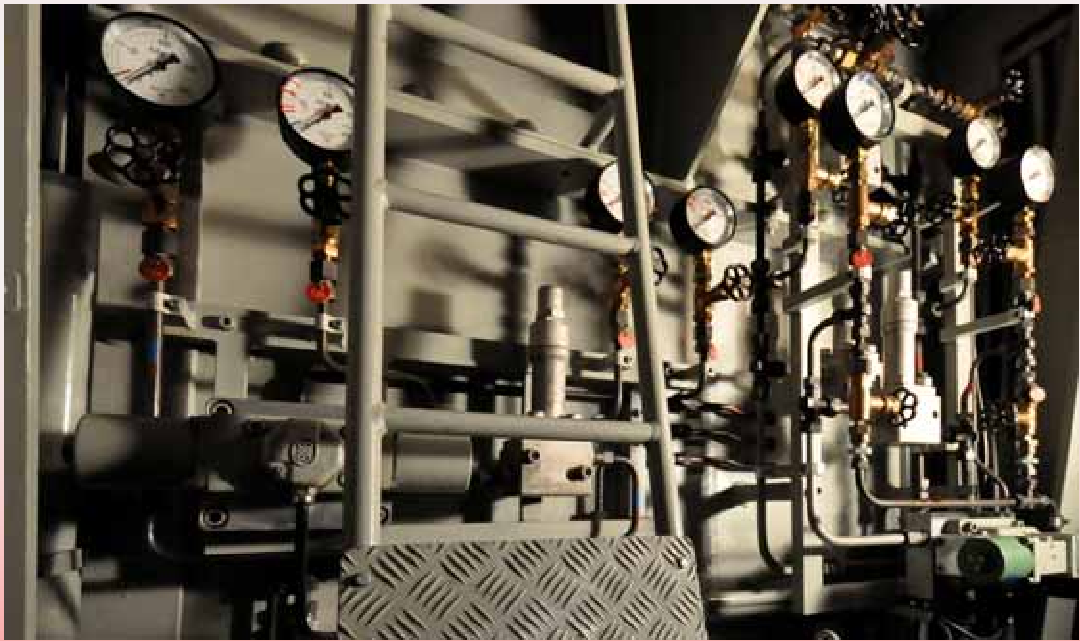
Association St-Maurice d'Etudes Militaires

SERVIR

Une publication sur les Tourelles

60 ans des Tourelles.



38 ans de l'ASMEM

Bulletin 2012

www.asmem.ch

Comité

Billet de notre Président

ARTICLES

Crédit photographique si non indiqué : Marc GIRARD et Pascal BRUCHEZ

COMITÉ

Président
Brigadier Denis FROIDEVAUX

Vice-président
Colonel Serge MONNERAT

Secrétariat
Sergent Sylvain AYER

Finances
Lieutenant-colonel Marc GIRARD

Recherches
Maurice LOVISA

Bibliothèque / Vente
Colonel Serge MONNERAT

Voyages
Capitaine Philippe BOSSEY

Webmaster
Capitaine Pierre DELEVAUX

Bulletin / relations / prospections
Colonel Pascal BRUCHEZ

L'Association St-Maurice pour la recherche de documents sur la forteresse, devenue par la suite l'Association Saint-Maurice d'Etudes Militaires, est née en 1974 à l'occasion de la réédition suisse du livre du lt col Rodolphe « Combat dans la ligne Maginot ». Outre ses publications, elle organise chaque année des voyages d'études et se préoccupe de la sauvegarde de notre patrimoine fortifié.

Chacun peut en devenir membre :

Association Saint-Maurice d'Etude Militaires (ASMEM)
Case postale 25, CH - 1890 St-Maurice

RESPONSABLE VIS-À-VIS DES GÉNÉRATIONS FU-

Pour la troisième fois, je me livre avec délectation à l'exercice de rédaction du billet du Président de l'ASMEM, pour ce magnifique bulletin, œuvre de notre camarade le Col Bruchez. J'aurais pu écrire trois fois strictement le même billet….tant il me semble que la situation politique est figée en matière de stratégie sécuritaire. J'avoue une certaine fierté à pouvoir bénéficier du privilège de vous livrer année après année mon message, qui cette fois sera un message d'amour pour mon pays !

Charles-Ferdinand Ramuz dans *Besoin de grandeur*:

«Je suis patriote parce que j'aime mon pays au sens géographique du mot, j'aime une terre, un certain climat, un certain ciel; je l'aime de nécessité. J'aime cette terre parce que j'en sors, ce climat et ce ciel parce que j'en ai toujours été entouré. (…) Je suis dans mon pays, c'est-à-dire dans un pays que je connais. Il faut être dans un pays qu'on connaît si on veut voir vivre les hommes. » et non le patriotisme décrit par certains comme une forme de rejet de l'autre, ou encore le patriotisme qui consiste une fois l'an à tenir un discours sur les beautés de la Suisse et, le restant de l'année, à vomir son fiel sur celles et ceux qui ont fait et qui font ce pays.

Il devient évident que nous devons nous poser les vraies questions pour ce qui est de notre politique de sécurité et, par conséquent, de l'avenir de notre armée.

Quel avenir entend-on assurer à notre pays, veut-on demeurer un Etat libre, neutre et indépendant, souhaite-t-on défendre nos valeurs démocratiques, veut-on garder à la Suisse cohérence et solidarité nationale, ou souhaite-t-on un autre modèle ?

Ces questions peuvent paraître naïves sachant dans le fond que la



grande majorité sera d'accord avec la première option, mais là où le bât blesse, c'est lorsqu'il s'agit d'en payer le prix en terme de conséquences, comme par exemple en terme d'obligations citoyennes, de moyens à attribuer, de sacrifices à consentir, de soutien politique vis-à-vis de celles et ceux qui remplissent leurs obligations.

Aujourd'hui, nous sommes dans un blocage institutionnel complet à propos du développement stratégique de la Suisse et des conséquences y relatives, en particulier sécuritaires.

On utilise l'armée à des fins purement politiques dans un contexte général ou l'incertitude géopolitique devrait plutôt inciter nos responsables politiques à penser l'impensable et à travailler de manière prospective en recherchant des dénominateurs communs.

On voudrait faire croire à la population qu'un Etat digne de ce nom



peut exister sans une politique de sécurité crédible et une armée forte, qu'un pays résolument tourné vers l'avenir se limite à une politique énergétique respectueuse de l'environnement, à une politique des transports efficace, à des pôles d'excellence en matière de formation, à un système de santé performant ou encore à une cohérence sociale stable. On veut faire croire à la population qu'en matière de politique de sécurité, tout est réglé et qu'il suffira au cas où, de « monter en puissance ». Ah, la fameuse montée en puissance….**quel magnifique fourre-tout.**

Finalement viendra certainement le jour où la question devra être tranchée par le peuple et là, tout porte à croire qu'une fois encore la maturité et le bon sens l'emportera sur la naïveté ou l'aveuglement d'une partie des élites de ce pays.

En effet, les Suisses ne s'y trompent pas. Dans la dernière étude de l'ETHZ (Sicherheit12), ils expriment un sentiment de sécurité élevé, mais s'interrogent sur l'évolution de la situation mondiale, la considérant comme inquiétante pour ne pas dire dangereuse.

Alors, au-delà des polémiques autour du nouvel avion de combat ou liées au démantèlement de tels ou tels systèmes d'arme, au-delà des in-



terminables palabres entre la parlement et le Conseil fédéral en matière d'effectif ou de budget (révélateurs d'une absence de vision stratégique partagée), il faudra bel et bien un jour sortir de l'ornière et trouver une voie permettant de faire de vrais choix en matière de sécurité.

Pour ma part, sachant que :

- La crise de l' Euro(pe) impacte fortement la Suisse
- Les ressources stratégiques seront plus rares
- Les tensions inter-Etats iront croissant
- Les besoins fondamentaux (sécurité-santé) deviendront plus importants
- Le consumérisme et l'individualisme vont remettre en question nos acquis
- Les enjeux démographiques déséquilibreront le système
- Les flux migratoires poseront de gigantesques défis

Nous allons nous trouver devant des questions stratégiques auxquelles nous devrons apporter de réelles réponses.

Ces questions sont :

- **La Suisse entend-elle assumer seule son destin sécuritaire ?**

- **La Suisse va-t-elle continuer à considérer que sa propre sécurité s'arrête à ses frontières politiques ?**
- **Quels moyens la Suisse entend-elle attribuer à sa propre sécurité, qu'elle soit de basse ou de haute intensité ?**
- **Est-ce qu'en matière de politique de sécurité, le fédéralisme est une voie d'avenir ?**

Si nous voulons éviter le syndrome trop connu de la défaite «Trop peu, trop tard», je vous encourage tous à vous engager dans votre sphère d'influence pour que les réponses à ces questions soient crédibles, afin que l'avenir de notre pays qui passe par une armée simplement apte à remplir ses missions, soit assuré sur le long terme.

Il s'agit ni plus ni moins d'une question de responsabilité vis-à-vis des générations futures. Aussi, merci à chacun pour votre engagement. Le prochain sera en novembre 2013, date à laquelle le peuple suisse sera appelé à se prononcer sur la suppression de l'obligation de servir, synonyme de déconstruction de notre armée, donc de notre pays.

Vive l'ASMEM !!!

Brigadier Denis FROIDEVAUX
Président ASMEM



UNE ANNÉE INTENSE POUR L'ASMEM

« PRÉVOIR CONSISTE À PROJETER DANS L'AVENIR, CE QU'ON A PERÇU DANS LE PASSÉ. » HENRI BERGSON

Il est réjouissant de voir que notre société se porte à merveille. Un nouveau site Web, des activités pouvant compter sur une présence accrue des membres, des finances saines, de nouveaux membres, une réédition d'un DVD et … le vernissage de notre livre « Dailly, une batterie d'exception ».

Lors des séances du comité de l'an passé, nous nous étions dit que le bulletin de cette année serait une version light par rapport aux autres années, en raison de l'engagement des ressources pour la publication. Comme vous pourrez le constater, ce bulletin est aussi étoffé que ceux des années précédentes et cela, c'est grâce à nos membres qui ont rédigé des articles exclusifs. Je les remercie vraiment pour leur soutien et la qualité de leur intervention dans notre bulletin.

… ET SI VOUS DEVENIEZ ÉGALEMENT « CO-AUTEUR DE NOTRE BULLETIN » ?

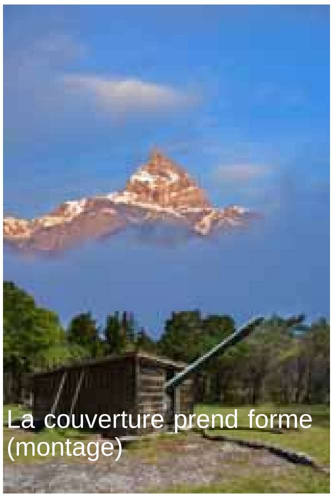
Une société vit avec des projets et l'absence de projet la condamne. Nous avons la chance d'être rattachés au site exceptionnel de St-Maurice. Selon le succès de notre publication sur les Tourelles, il serait envisageable de pouvoir financer une nouvelle publication qui pourrait soit traiter de « Savatan et Dailly », soit des « forts mis en valeur dans le secteur de la brigade ».

Le bulletin est la plateforme idéale pour y mettre en place les jalons d'une nouvelle publication. N'hésitez pas à faire parvenir des articles, par exemple sur le thème de Savatan supérieur, sur la DCA dans le secteur de St-Maurice, sur des anecdotes comme Commandant de tir, mécanicien ou cuisinier, etc.

Ce bulletin est le votre. La mise en valeur de notre patrimoine passe par l'écriture et la publication, afin de projeter aux générations futures notre histoire et notre engagement.

Col Pascal BRUCHEZ

DAILLY UNE BATTERIE D'EXCEPTION



La couverture prend forme (montage)

DAILLY, UNE BATTERIE D'EXCEPTION, LES TOURELLES DE 15 CM, 1952 – 2012

La mise au rebut des fortifications du 20ème siècle ne doit pas nous faire oublier le travail de mémoire en rapport avec l'histoire de notre pays.

Cinq cents ans d'histoire défilent en quelques kilomètres de promenade sur les deux rives du Rhône.

Un simple coup d'œil suffit pour comprendre l'intérêt stratégique de Saint-Maurice, un verrou extrêmement étroit sur la route des Alpes, du Grand-Saint-Bernard et du Simplon.

Dès 1476, l'évêque de Sion, venant de conquérir le Valais savoyard, prit des mesures pour assurer la défense du pont qui relie les deux rives du Rhône.

Depuis lors, et jusqu'à la fin du 20ème siècle, toute la région a été fortifiée en continu. L'ouvrage le plus mythique et contemporain de la cluse de St-Maurice est la batterie de tourelles de 15 cm.

L'Association St-Maurice d'Etudes militaires publie cet automne un ouvrage sur la forteresse de Dailly et, plus précisément, sur ces tourelles de 15 cm.



Le Cdt de Corps Dominique Andrey est « téléporté » de Champex à la Tourelle





L'Association St-Maurice pour la recherche de documents sur la forteresse, devenue par la suite l'Association Saint-Maurice d'Etudes militaires (www.asmem.ch), est née en 1974 à l'occasion de la réédition suisse du livre du lt col Rodolphe « Combat dans la ligne Maginot ». Elle se préoccupe de la sauvegarde du patrimoine fortifié dans le secteur alpin de la partie romande de la Suisse.


5 pallettes, pour un poids brut de 2710 kg.

L'histoire de ces tourelles cuirassées de 15 cm automatiques T1 et T2 de Dailly trouve son origine dans la tragique explosion qui ravagea, le 28 mai 1946 peu avant minuit, la galerie des 10,5 cm, située à 1400 m d'altitude dans les profondeurs de l'arête rocheuse de l'Aiguille.

Le site de Dailly est cependant de la plus haute importance en matière stratégique.

Les trois caractéristiques géographiques du site sont sa hauteur, sa forme en tant que lame transversale et sa position centrale. Elles seront mises à profit tout au long de son utilisation militaire.

Nous sommes au début des années 1950, dans un contexte marqué par l'équilibre de la terreur nucléaire et la guerre froide. Louis de Montmollin préconise une défense générale et une armée mobile chargée de défendre l'ensemble du territoire, et non plus le seul Réduit national. Il transforme la structure de l'armée avec un minimum de blindés; une armée mécanisée étant financièrement insupportable.

Afin de remplacer les canons de Dailly détruits dans l'explosion de 1946, on décide de lancer le développement d'un nouvel armement : le canon Tourelle de 15 cm. Sa conception s'étale sur toutes les années 1950.

L'approvisionnement automatisé en munitions, associé à un pointage assisté hydrauliquement et à une balistique interne particulièrement performante, permet à cette arme de tirer plus de 22 coups par minute à une distance approchant les 30 km, et ceci, dans toutes les directions. On décide d'implanter deux batteries indépendantes de ce type à Dailly.

Le Commandant de Corps Dominique Andrey cite dans la préface de cet ouvrage :

« J'ai fait partie de ces quelques centaines d'artilleurs qui, au fil des décennies, ont eu la responsabilité de les desservir ! J'y ai même été affecté dès la sortie de mon école d'officiers, en tant que chef de section et

officier d'artillerie de la batterie T2. Imaginez donc la fierté du jeune lieutenant, féru de calculs balistiques et passionné d'histoire, de technologie et d'architecture militaires, se trouvant aux commandes d'une des deux batteries mythiques de l'artillerie de forteresse suisse des années 1970, celles que d'aucuns comparaient aux « canons de Navarone » !

Ce système était unique ! Ce n'est pas tant son calibre qui faisait sa particularité, puisqu'on trouvait du 15 cm aussi bien dans des obusiers



Le lt-col Jean-Jacques Rapin avec l'association Vauban à la T1

tractés que dans des canons de forteresse en casemate. C'était, un peu, la longueur de son tube, nettement plus marquée que celle d'autres calibres similaires ou plus petits, qui permettait d'atteindre des portées impressionnantes, à l'échelle suisse. C'était, certainement, sa capacité d'agir tous azimuts, sur 360°, qui permettait de couvrir une zone d'action importante, sans devoir changer de position. Mais c'est surtout sa cadence de tir qui en faisait une pièce formidable pour l'époque, autorisant avec un tube la même puissance de feu qu'une batterie complète à six pièces !

Les dimensions de l'installation étaient gigantesques: la taille des cavernes, la hauteur du puits principal, la surface de l'atelier des mécaniciens, la grandeur des magasins de munitions représentaient des volumes inaccoutumés pour la fortification que l'on connaît généralement.

Cela constituait, et constitue encore, un ouvrage en rocher digne de

quelques-uns des gros aménagements hydro-électriques que l'on trouve dans les Alpes. Et tout cela baignait dans un éclairage abondant auquel les canonniers de forteresse n'étaient pas habitués.

Le degré d'automatisation est tout à fait inattendu pour l'époque. Pour un canonnier formé à pointer à grands renforts de tours de manivelles et à charger à la force des bras, il était impressionnant de pouvoir pointer avec un petit levier une pièce située 50 mètres au-dessus de sa tête et de pouvoir charger en transférant simplement la munition d'un chariot à un tapis roulant.


L'appareil à temper

Même si cette technologie électromécanique est actuellement dépassée, la robotisation offrant des variantes plus performantes, le système développé dans les années 1950 était absolument étonnant, et contribuait aux qualités remarquables de la pièce.

Et lorsque la doctrine changea à nouveau de cap et que l'on retrouva aux pièces d'artillerie de forteresse une valeur irremplaçable pour la défense des axes alpins, les pièces en tourelle devenues trop vulnérables furent abandonnées au profit de pièces en casemate. On développa alors de nouveaux « canons de Navarone », tout aussi puissants que les deux tourelles de Dailly, mais nettement moins spectaculaires…

Car les deux batteries T1 et T2 sont restées uniques et renferment à elles seules un patrimoine extraordinaire : c'est à la fois un patrimoine historique et militaire, mais aussi un patrimoine technologique de ce qui pouvait être réalisé en matière de télécommande et d'automation de gros systèmes au milieu du 20ème siècle.

Les canons de forteresse de 15 cm en tourelle de Dailly sont une épopée technologique en soi. Mais ils sont aussi le symbole de la volonté de défense d'un pays capable de créer des systèmes complexes pour protéger ses passages alpins.

Ils sont aussi et surtout une histoire, des histoires d'hommes qui ont conçu, construit et desservi un système d'arme remarquable. Heureusement, il n'a jamais dû être utilisé au combat.

Vous trouverez, dans ce livre, des anecdotes savoureuses comme :

- la crainte d'erreurs de tir en raison de vols d'oiseaux : « Ces fusées radar font exploser l'obus à une distance de 20 m de l'impact. Et si un objet volant ou un oiseau se trouvent sur la trajectoire de l'obus……. Risque à ne pas prendre au-dessus d'une plaine ! »
- les soucis de l'officier sécurité avec des directives contradictoires « A chaque fois que des délégations étrangères passaient, l'of bttr était invité à décrire l'installation en détail, carte d'efficacité y compris ! Il sollicitait prudemment de son cdt rgt l'autorisation d'enfreindre les règles du secret qu'il imposait à sa section, ce qui agaçait généralement son supérieur qui l'engageait fermement à y aller sans discuter ! »
- la venue des grenouilles (of météo) « Calculer l'influence de l'atmosphère sur des trajectoires qui pouvaient atteindre plus de 8'000 m au-dessus de la bouche à feu apportait une plus grande sécurité pour des tirs que peu d'armées étrangères pratiquaient comme nous, par-dessus des zones habitées. »
- celle de la construction. « Son histoire commence avant même leur mise en service, puisque ce sont des GF qui ont monté la garde, jour et nuit, lors de l'accident de transport de la tourelle sur la route de Dailly ! »

Ce livre est une œuvre collective. L'auteur a choisi de réunir in situ divers acteurs et utilisateurs de ces pièces d'exception et de leur faire conter leur vécu.

Plus qu'une description technique de cette fortification, c'est surtout les expériences des hommes servant ces tourelles qui sont mises en avant. C'est le fruit de trois années de recherches.

Ce livre a été réalisé entièrement en couleur et comprend 230 pages



Ce jour-là, décision a été prise de faire une publication sur la T1. Ici une partie des co-auteurs

agrémentées d'images d'archives et contemporaines. Des schémas inédits contribuent à la compréhension du fonctionnement de ces batteries d'exception.

Plus qu'une merveille technologique, ces Tourelles sont l'empreinte de l'esprit des fortifications et de la volonté d'indépendance de notre pays par son peuple.

Cet ouvrage est disponible sur le site www.asmem.ch pour le prix de CHF 45.- (frais de port et d'emballage non compris). Vous trouverez également sur www.asmem.ch, pour le prix de CHF 25.- (frais de port et d'emballage non compris), le DVD de 15 minutes « Fort Dailly » avec une série de 50 images en bonus.

Ce livre est un témoignage de reconnaissance et un souvenir pour ceux qui y étaient. Il est un outil d'étude et d'intérêt pour ceux qui ne connaîtront que l'installation désormais figée. Mais les mythes ne meurent jamais.

Un pays, comme un individu, a besoin de fierté… et nous étions fiers de ces Tourelles.

Col Pascal BRUCHEZ



Le team « photo » à l'Aiguille. Le plus beau point de vue de cette forteresse d'exception

VERNISSAGE - DAILLY UNE BATTERIE D'EXCEPTION


Photo : H Rollier

Parfaitement organisée par le colonel Serge Monnerat, vice-président de l'ASMEM, la journée marquait les 60 ans de la commande de ce système d'arme et les 50 ans de sa remise à la troupe et au Corps des gardes-fortifications. Elle fera la part belle aux souvenirs des anciens militaires ayant servi les tourelles ou ayant bénéficié de leur appui de feu.

Pour retracer l'époque technologique, symbole d'une volonté de la Suisse de défendre sa neutralité, notre association a publié un ouvrage qui, nous l'espérons, fera référence dans la compréhension de notre système de défense,

Nous avons eu le privilège d'être invités sur la place d'armes de Dailly, par son commandant, lors de la journée des parents. C'est un peu la larme à l'œil que plusieurs de nos membres se sont rappelé les écoles de section.


Photo : H Rollier

Après une présentation de l'école INFRA, nous avons été conduit en 4 groupes dans les entrailles de cette batterie d'exception, pour voir in situ cette installation mythique.

Pour le repas de midi, sous forme d'un apéritif dînatoire conséquent, nous avons rejoint la salle historique des bains de Lavey. Cette même salle a vu toute une génération d'officiers, recevoir leur brevet.

Pour la partie officielle, 3 orateurs se sont exprimés.

Monsieur le Commandant de Corps Domi-


Photo : H Rollier

nique Andrey expliquera que « les canons de forteresse de 15 cm en tourelle de Dailly sont une épopée technologique en soi. Mais ils sont aussi le symbole de la volonté de défense d'un pays, capable de créer des systèmes complexes pour protéger ses passages alpins. Ils sont aussi et surtout une histoire, des histoires d'hommes qui ont conçu, construit et desservi un système d'arme remarquable qui, heureusement, n'a jamais eu à devoir être utilisé au combat. »

Monsieur le Colonel Pascal Bruchez a remercié tous les co-auteurs de cette œuvre collective et a mis en avant la valeur patrimoniale de l'ensemble du dispositif de St-Maurice.

Monsieur le Lt-Colonel Jean-Jacques Rapin a retracé l'histoire de notre association tout en félicitant la tournure que prend l'ASMEM en publiant ses propres ouvrages.

Au centre de cette rencontre, le vernissage du livre et du DVD de notre association.

Ce sont plus de 120 personnes qui se sont réunies pour fêter l'aboutissement de 3 ans de recherche.

Le résultat se présente sous la forme d'un livre de 220 pages, agrémenté de nombreuse images actuelles, d'images d'archives et d'infographies qui contribuent à la compréhension de ces « canons de Navarone, version vaudoise » pour reprendre le titre que le 24Heures a consacré à cet événement.



RENOUVEAU DU SITE DE L'ASMEM



Page d'accueil du site - version actuelle

Lors de l'Assemblée générale du 17 septembre 2011 à Sion, le lt-col Christian Bühlmann, ayant demandé à être relevé de ses fonctions au comité de l'ASMEM, le cap Pierre Delévaux reprend la charge de webmaster de notre Association. Il a pour mission de rafraîchir le site existant afin de

- *le rendre plus facile d'accès*
- *présenter les activités que nous organisons*
- *faire connaître les études de nos membres et notre bulletin SERVIR*
- *promouvoir la vente des ouvrages que nous publions*
- *et par là, susciter de nouvelles demandes d'adhésion*

Ces quelques pages présentent différentes étapes de la réalisation de ce projet jusqu'à sa première mise en ligne. Elles font ensuite le point de la situation à l'automne 2012.

Quelques dates

03.11.2011

Dans sa séance tenue à Lausanne, le comité fixe divers points permettant de donner une nouvelle vie à cette fenêtre nous ouvrant sur le monde :

- confirmation du mandat donné à Monsieur André Lambelet, informaticien, de préparer la structure de base
- récupération de tous les éléments possibles de l'ancien site auprès du Lt-col Bühlmann
- formation du Cap Delévaux pour lui permettre de gérer la revitalisation du site
- Préparation des pages

Décembre 2011 – janvier 2012

L'informaticien prépare la structure du nouveau site. Le webmaster étudie de façon approfondie l'ancien site et récupère le maximum de données; il procède, dans la mesure de ses connaissances, à diverses intégrations d'éléments qu'il a pu sauver.

15.01.2012

Le cadre du nouveau site préparé par notre informaticien est prêt. La première séance de travail au domicile du webmaster a lieu : présentation des fonctionnalités, formation du webmaster, analyse des premiers travaux d'essai effectués à ce jour.

05.02.2012

Un système d'analyse du site est mis en place. Il permet de déterminer la fréquentation de nos pages sur le web (nombre de visites, provenance des visiteurs, etc.)

07.02.2012

Le projet du nouveau site est présenté succinctement en séance de comité qui est chargé de le tester et d'y apporter ses commentaires.

08.02.2012

Le webmaster, vu le peu de temps accordé en séance du soir précédent pour présenter le projet, transmet au comité un courriel dont les points principaux sont :

Adresse du site ASMEM en préparation : http://www.asmem.ch/2012/

Le travail déjà fourni est conséquent. Celui qui nous attend l'est tout au-

tant. C'est pourquoi, je vous propose d'aller visiter ce projet et SURTOUT de faire vos commentaires, remarques ou objections afin que nous puissions mettre en ligne quelque chose de bien, voire de très bien.

Observations préalables:

- *aucune des pages ne peut être considérée comme aboutie et terminée*
- *je dois rencontrer MM. Lambelet et Ayer pour régler toutes les questions en suspens de liaisons, formulaires, accès, etc. et surtout savoir jusqu'où M. Lambelet doit oeuvrer*
- *M. Lambelet a annoncé la possibilité de récupérer tous les éléments du site actuel afin de les réutiliser au mieux dans la nouvelle version*
- *etc.*

22.02.2012

Le webmaster informe le comité qu'il peut voler de ses propres ailes et que l'informaticien a rempli son contrat. Le futur site fonctionne et les fonctionnalités suivantes ont été testées et donnent satisfaction :

- Inscription de nouveaux membres ASMEM
- Abonnement à la NEWSLETTER
- Formulaire de CONTACT
- Formulaire de COMMANDE DE LIVRES ébauché, mais fonctionnel.

Il termine son message comme suit :

D'autre part, Monsieur Lambelet m'a donné toutes les "leçons" nécessaires afin que je puisse gérer le site de manière optimale. Il ne me reste plus qu'à continuer à le remplir avec les éléments de l'ancien site que M. Lambelet m'a fait parvenir.

A ce point de la situation, je propose que la facture de l'informaticien soit maintenant payée.

Il est bien clair que M. Lambelet s'occupera de la migration finale dès que nous nous sentirons prêts avec un beau produit.

23.03.2012

Le webmaster contacte l'informaticien pour lui annoncer que le nouveau site est prêt pour la migration, c'est-à-dire pour remplacer l'ancien site toujours en fonction par la nouvelle présentation.

Le même jour, il demande au comité de donner son aval :

C'est très officiellement que je vous prie de bien vouloir vous déterminer sur la publication de notre nouveau site. En effet, il me semble avoir acquis une allure et une ampleur satisfaisante. Il est bien clair que le travail continue de ma part pour faire grandir le bébé. Un avis aux membres pourrait se faire quelques jours après la publication (délai de contrôle de la réussite de la migration).

La question est : " Le comité accepte-t-il de publier le nouveau site tel qu'il se présente aujourd'hui ? "

Publication prévue : 31 mars au plus tard, sous réserve de l'approbation par la majorité du comité.

26.03.2012

Les réponses des membres du comité étant positives, le nouveau site de l'ASMEM est mis en ligne par notre informaticien l'ancien site n'est plus accessible. Le webmaster fait parvenir au comité, non sans satisfaction et un brin d'humour, l'avis de naissance suivant :

Ce même jour, une lettre, datée du 26 mars 2012, informant de la mise en ligne du site est envoyée à nos membres. En voici les principales lignes :

> *Chers Membres de l'ASMEM,*
>
> *Depuis quelques mois, il devenait de plus en plus évident que notre site internet donnait de sérieux signes de fatigue et de disfonctionne-*

A 09h00 de ce jour, le 26 mars **2012**,
le site de l'ASMEM
rajeuni, enrichi et prêt à grandir
a été mis en ligne.

Le père se porte bien;
il remercie les parrains pour leur confiance
et leur autorisation de publier.

Les visites bienvenues peuvent se faire
dès maintenant à l'adresse suivante:
www.asmem.ch

ments irrémédiables. Le comité a chargé le cap Delévaux de remonter ce site afin de le rendre plus convivial et fonctionnel. Après des mois de travail, le résultat est là et nous vous encourageons vivement à vous rendre sur www.asmem.ch (adresse sans changement) pour découvrir notre nouveau site, mettre à profit toutes ses pages et en tirer le maximum de plaisir.



Bien à vous.

Le comité

Annexe : commentaires sur l'utilisation du site par le webmaster (voir en fin d'article sous « Les fonctionnalités du site »)

26 – 31.03.2012

298 personnes consultent notre nouveau site en moins d'une semaine.

Il ne me semble pas nécessaire de présenter ici le site, mais bien plutôt d'en donner un « mode d'emploi » succinct pour s'y sentir à l'aise. Les pages de l'ancien site ont pu être, pour la plupart, récupérées, toutes ont été reconstruites et ont subi un lifting radical, certaines sont encore en cours de revitalisation. De nouvelles pages ont été construites et d'autres verront le jour au fur et à mesure de mes possibilités. Je me réjouis de vous les présenter et, je l'espère, de vous tenir en haleine.

La mise en ligne du nouveau site de l'ASMEM au 26.03.2012 a permis de réactiver diverses fonctionnalités corrompues de l'ancien site. Voici ces nouvelles fonctions:

DEMANDE D'ADHESION À L'ASMEM

Il est dès maintenant possible de déposer une demande d'adhésion à l'Association Saint-Maurice d'Etudes Militaires via le formulaire "Inscription". La demande déposée sera traitée dans les plus brefs délais par le Comité. Le candidat est ensuite informé par courriel de son admission. L'ASMEM n'a aucune obligation d'accepter une demande d'adhésion et se réserve le droit de ne pas donner suite aux de-



mandes qui lui paraissent incompatibles avec ses statuts ou les buts qu'elle poursuit.

ACCÈS POUR LES MEMBRES ASMEM AUX PAGES "INTERNE"

Tout membre de l'ASMEM a accès aux pages "INTERNE", pour autant qu'il se soit inscrit au moyen du formulaire cité ci-dessus. Il ne s'agit pas de confirmer son adhésion, mais simplement de s'enregistrer pour accéder à cette partie du site.

La procédure est simple et rapide: il suffit de cliquer sur le bouton



"Connexion" et de suivre les instructions.

Dès l'inscription faite et validée, il suffit de s'identifier et de se connecter pour avoir accès à ces pages réservées. La barre de menu du haut de page change d'aspect. Vous avez alors la possibilité de modifier votre profil - grade évt., changement d'adresse - (un avis automatique de confirmation, malheureusement en anglais, vous est retourné).

En plus de la possibilité d'accéder à ces pages réservées, le membre inscrit sur le site a la possibilité de proposer un article de son cru. Après acceptation par le comité, l'article proposé sera publié sur le site dans le menu approprié

FORMULAIRE DE CONTACT

Toute personne intéressée peut prendre contact avec le comité de l'ASMEM.

L'adresse de contact est une adresse générale.

Le contactant a la possibilité de préciser dans le formulaire le sujet et la personne qu'il entend contacter.

Le membre du comité le plus concerné traitera directement le sujet.

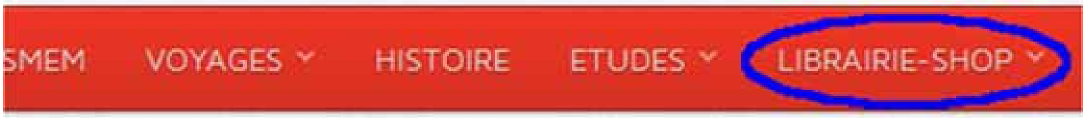


COMMANDES D'OUVRAGES PUBLIÉS PAR L'ASMEM

L'ASMEM a publié un certain nombre d'ouvrages. Certains viennent d'être réédités, d'autres sont en préparation. Vous avez la possibilité

de consulter notre catalogue dans le menu "LIBRAIRIE-SHOP > Notre catalogue" et de passer commande directement depuis le site, selon les conditions proposées en fin de catalogue.

OUTIL DE RECHERCHE PERFECTIONNÉ ET PERFORMANT



Tout mot, nom de lieu, d'auteur, de personnage cité ou date est référencé. Un premier tri donne les 6 derniers articles mis en ligne; une recherche plus approfondie vous donne l'ensemble des références. Il semble que cette dernière fonction n'est réalisable qu'à partir des pages de 1er niveau de menu. En cas de difficulté, veuillez recommencer votre recherche à partir de la page ACCUEIL/HOME.

LETTRE D'INFORMATION NEWSLETTER DE L'ASMEM



Toute personne intéressée peut demander de recevoir la "NEWSLETTER" de l'ASMEM ;

Le webmaster a enregistré d'office les adresses e-mail des membres dont il avait connaissance;

Par ce biais, il est possible de recevoir des informations de l'ASMEM concernant l'agenda, les dernières mises à jour effectuées ou encore les nouvelles pages publiées sur le site;



Il est possible de se désabonner en tout temps, en cliquant sur "Changer mon inscription", bouton en bas de page de la NEWS LETTER que vous recevez.

IMPRESSION D'UN ARTICLE

En principe tous les articles sont dotés, en haut à droite de la page, d'un bouton représentant une imprimante. Nous vous proposons, pour ceux qui sont équi-

pés, d'imprimer la page choisie d'abord au format pdf avant de passer à l'impression papier. La présentation est légèrement meilleure - corps d'écriture plus petit.

ATTENTION : Les pages comprenant un diaporama seront imprimées avec l'image étant à l'écran au moment du clic sur le bouton imprimer.

Si vous rencontrez une page que vous souhaitez imprimer, mais qui n'est pas dotée de la fonction d'impression, il s'agit certainement d'un oubli du webmaster que vous pouvez contacter pour demander l'ajout de cette fonction en précisant le nom de la page.



COPIE D'ARTICLES, DE PHOTOS OU DE TOUT AUTRE ÉLÉMENT DU SITE

Conformément à ses statuts, l'Association Saint-Maurice d'Etudes Militaires met à disposition de ses membres et, par extension, du public les documents mis en ligne sur son site internet. Nous rappelons que les pages de ce présent site ne sont pas libres de droits et restent propriété de l'ASMEM, selon les Conditions d'utilisation au paragraphe Droits de propriété / copyright. Nous vous remercions de les respecter.

Je vous souhaite beaucoup de plaisir à consulter notre nouveau site et à en faire un outil de travail et de détente préférentiel. Je souhaite aussi que vous participiez à son enrichissement par vos propres réflexions, études ou articles qui seront volontiers mis en ligne pour le bénéfice de tous les membres de l'ASMEM et de tout internaute intéressé.

LE PLAN DU SITE

Sur la base des éléments sauvés de l'ancien site, de nombreuses nouvelles pages dans de nouveaux menus ont vu le jour. Notre site, pour rester attractif, se doit d'être mis à jour régulièrement par l'adjonction de nouveaux sujets, de nouvelles informations, ou encore l'amélioration de certaines anciennes pages récupérées, mais pas encore rafraîchies. C'est un travail quasiment quotidien auquel se soumet volontiers votre webmaster.

Seules, vos propres découvertes vous permettront de découvrir toutes les richesses qui vous sont proposées, mais il me semble important de vous aider un peu en vous donnant le plan du site, tel qu'il se présente aujourd'hui, sachant qu'il est nécessairement appelé à être modifié et enrichi.

QUELQUES STATISTIQUES SUR LES VISITEURS DU SITE

Lorsque le présent bulletin SERVIR paraîtra, notre nouveau site aura en-

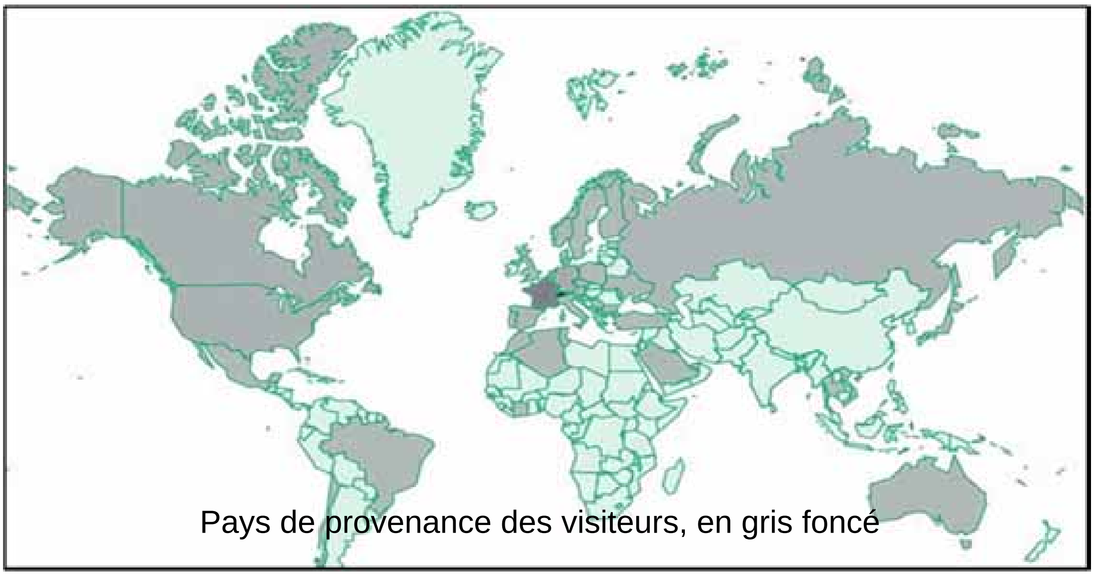
registré plus de 5'000 visites d'au moins 54 pays différents et de quasiment tous les cantons suisses, à l'exception d'Uri et de Glaris.

Les plus gros pics d'affluence sont enregistrés lors de l'envoi des lettres d'information destinées d'une part aux membres de l'ASMEM ayant communiqué une adresse e-mail, et, d'autre part, à des personnes susceptibles d'être intéressées (en Suisse majoritairement et une demi-douzaine en Europe) par les buts que poursuit notre Association.

Il est intéressant de remarquer que toutes les visites russes émanent de Moscou; pour la France, L'Ile de France devance la région Rhône-Alpes; deux visites régulières mensuelles proviennent de la région londonienne; nous avons des visites assidues du Texas; en Allemagne, on s'intéresse au site particulièrement depuis la Bavière et le Bade-Wurtemberg; en Belgique, le nombre de visites augmente singulièrement depuis juillet.

Les deux diagrammes suivants présentent la proportion de visiteurs en provenance d'Europe en faisant la distinction entre Europe occidentale et pays de l'ancien Bloc communiste.

Concernant notre propre pays, le dégradé des gris, du plus sombre au plus clair, indique les proportions de visiteurs du plus grand pourcentage au plus petit.



Pays de provenance des visiteurs, en gris foncé

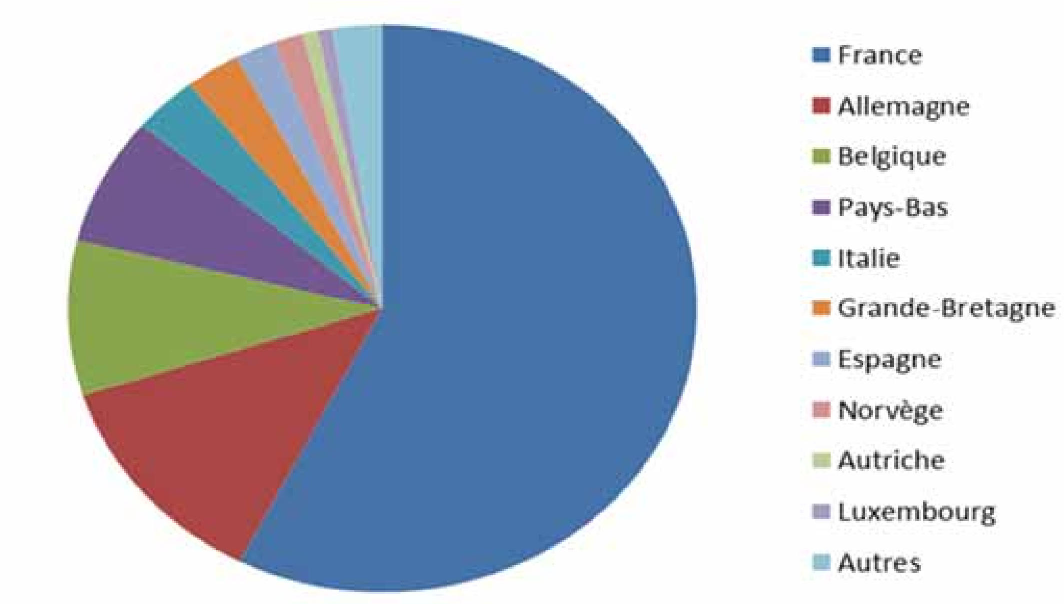
INFLUENCES DU SITE SUR LA MARCHE DE NOTRE ASSOCIATION

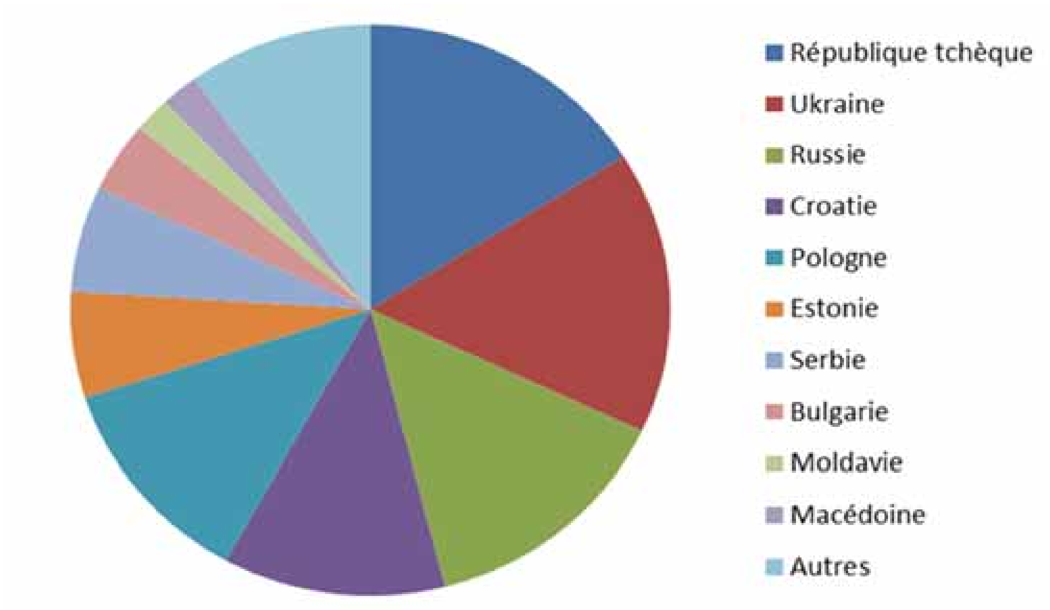
NOUVELLES ADHÉSIONS

Au 11.09.12, l'ASMEM a enregistré et validé 21 nouvelles demandes d'adhésion, dont 16 par notre site qui, rappelons-le, n'est réellement fonctionnel que depuis début avril.

Ventes de notre librairie-shop

Notre caissier a fait le point au 8 septembre. Il relève un total de com-

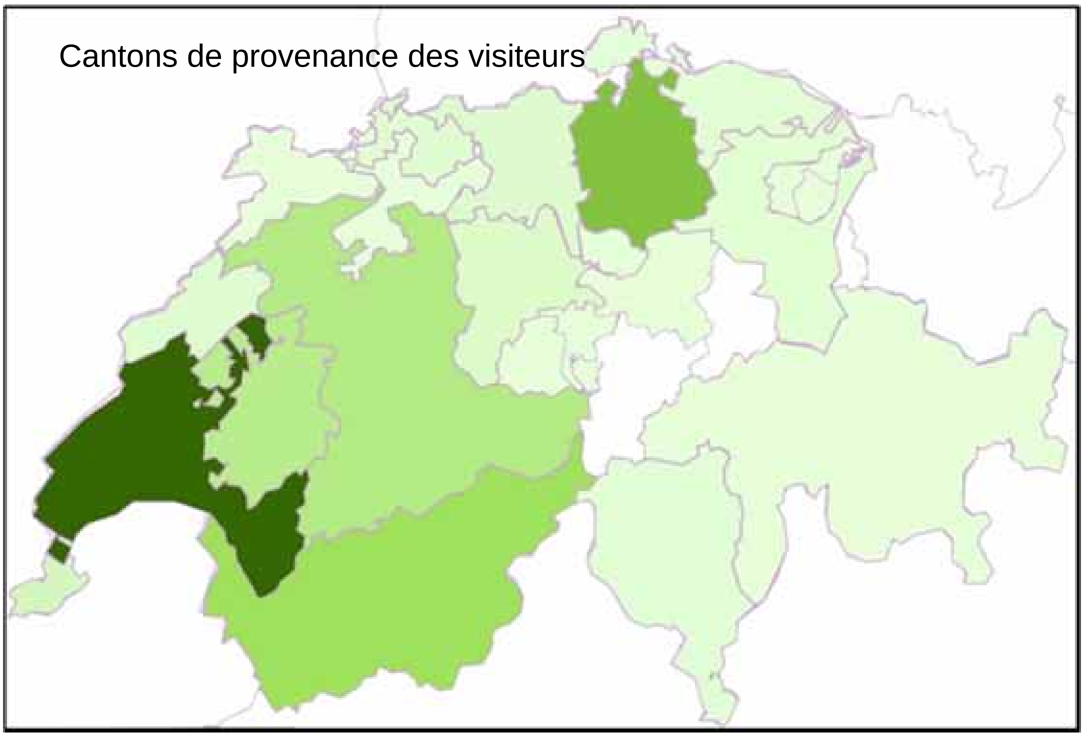




mandes de fr. 8’677.- réparti comme suit :

CHF 6'605.- pour « Dailly, une batterie d’exception »

CHF 675.- pour le DVD « Fort Dailly »



CHF 418.- pour « De la garnison de St-Maurice à la Br fort 10 »

CHF 979.- pour les autres publications en stock

Ces commandes ont passé par notre site internet. Votre webmaster se réjouit de constater avec vous que ce moyen de contact moderne et rafraîchi produit un impact aussi important sur les « affaires » de notre Association Saint-Maurice.

CONCLUSIONS

Je suis conscient que notre nouveau site contient beaucoup de lacunes. Certains articles n’ont pas pu être repris, d’autres sont incomplets. Il est possible et souhaitable de le compléter par d’anciens articles à récupérer encore. Je vais m’y employer avec l’aide des membres du notre comité et, je le souhaite vivement, avec VOTRE aide.

En effet, vous avez la possibilité de créer un ou des articles à mettre en ligne directement depuis votre ordinateur en cliquant sur CONNECTION, qui après la procédure d’annonce devient DECONNECTION, puis, juste à

droite du bouton, sur « Suggérer un article ».

Une page de travail s'ouvre alors. Donnez un titre à votre article ; écrivez votre texte (à la ligne, sans fioriture, en indiquant les places des illustrations éventuelles); indiquez le nom ou l'alias sous lequel vous souhaitez être publié. Le webmaster se chargera de tout le reste (mise en page, etc.). Cela vous semble un peu fastidieux ? Vous avez aussi la possibilité de soumettre un article au format Word avec illustrations et de le transmettre en pièce jointe par mail à webmaster@asmem.ch qui se chargera de le mettre en forme pour vous. (pas de document en pdf)

Pour terminer, j'espère que cet outil moderne, répondant au cahier des charges cité en introduction, vous rendra service, vous donnera du plaisir à le consulter, à l'explorer et à en tirer le maximum de profit.

Vous pourrez en tout temps prendre contact avec votre comité en adressant directement un courriel à l'une des adresses suivantes :

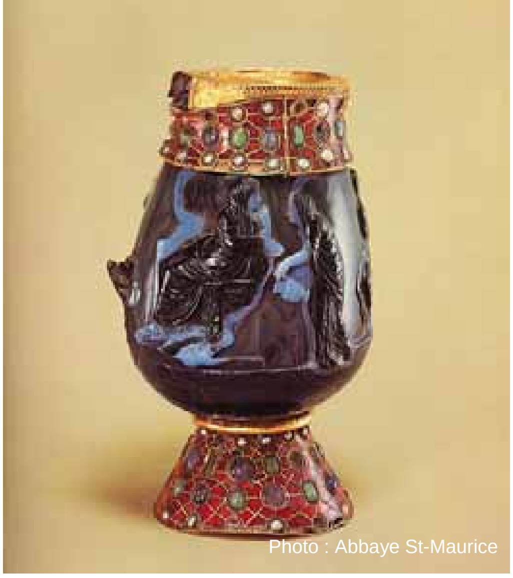
webmaster@asmem.ch pour me contacter personnellement, ou

comite@asmem.ch pour atteindre TOUS les membres du comité.



Cap Pierre DELEVAUX
webmaster ASMEM

TRÉSOR DE L'ABBAYE - PARTICIPATION AUX 1500



Vase dit de St-Martin.

Photo : Abbaye St-Maurice

Consciente de sa place de veilleur, humble et fragile, tant dans l'Eglise que dans le monde passionnant et difficile du 21ème siècle, l'Abbaye de Saint-Maurice regarde son histoire, son présent et son avenir, comme des dons de Dieu. C'est ainsi qu'elle veut célébrer en 2015 le Jubilé des 1500 ans de sa fondation.

L'Abbaye de St-Maurice, par Mgr Roduit, a approché notre association pour une participation financière à la rénovation du trésor de St-Maurice.

Le comité, dans sa séance de ce printemps, a décidé d'attribuer la somme de CHF 2000.- pour appuyer ses démarches de restauration dans le cadre des 1500 ans.

Notre choix primaire s'était porté sur la Croix dite de St-Louis, puis sur la Crosse de Limoges. Malheureusement pour nous, entre le moment de la décision et notre communication, nous avons appris que la restauration de ces deux œuvres d'art était déjà financée.

Nous allons cependant participer à la restauration du Vase dit de St-Martin. C'est une pièce prestigieuse, la plus ancienne du Trésor puisqu'elle date du premier siècle avant Jésus-Christ. Ce vase, appelé souvent le vase de sardonyx, la matière dans laquelle il a été confectionné, est l'ouvrage d'un artisan de culture hellénistique qui travaillait à Alexandrie en Egypte en ce temps-là. St-Martin l'a offert à l'abbaye lors de la bénédiction de la première église construite par St-Théodule, premier évêque du Valais en l'an 380. La pièce avait déjà 500 ans à ce moment-là.

C'est la modeste participation de notre société à quinze siècles de fidélité, de louange perpétuelle célébrée en ces murs à la mémoire des martyrs de la légion Thébaine !

Nous souhaitons un plein succès à l'Abbaye de St-Maurice pour son jubilé. *www.abbaye1500.ch*

Col Pascal BRUCHEZ

LA STFSR EST CENTENAIRE



En automne 2013, la STFSR (Société des Troupes de Forteresse de la Suisse Romande) commémorera son 100ème anniversaire.

A cette occasion elle publiera, en étroite association, avec l'ASMEM, un livre retraçant ce siècle d'existence.

Cette évocation vouera une attention particulière aux hommes de la garnison, officiers, sous-officiers et soldats de forteresse qui constituent la STFSR. C'est avec leurs regards que seront abordés les différents chapitres de l'étude.

Le cap Pierre Delévaux (notre webmaster ASMEM), auteur de cette étude, a déjà réuni et mis en pages un grand nombre de documents, textes, illustrations, schémas et organigrammes couvrant ces 120 dernières années, de la première Ecole de recrues de forteresse en 1893 à nos jours.

Afin de compléter les chapitres concernant les différentes sections constituant la STFSR, il lui faut encore trouver des **documents écrits ou photographiques**, des relations de **souvenirs personnels** ou des **anciens membres de sections aujourd'hui disparues** pour la période couvrant en particulier les **années 1960-1994**.

En effet, l'après-Armée '95 a vu la disparition ou la fusion des sections de **Genève**, **La Côte**, **Vallorbe**, **Vevey** et **La Broye** avec des sections voisines. Des contacts et des archives ont été perdus ou disséminés en Suisse romande sans laisser de traces.

Le cap Delévaux, connaissant les liens quasi fraternels régissant de longue date les rapports entre l'ASMEM et la STFSR, ainsi que la participation de nombre d'entre vous aux deux sociétés, lance un **appel pressant à tous ceux qui seraient en mesure de le renseigner ou de lui procurer de la documentation ou des souvenirs en rapport avec les lignes ci-dessus.**

Un grand merci pour votre soutien.
Cap Pierre DELEVAUX

Contact : Pierre Delévaux, Vauloz 8, 1867 Ollon, webmaster@asmem.ch

FULL REUENTHAL : LA PASSION À L'ÉTAT PUR



En une journée, il est difficile de faire le tour des différentes collections qui font la richesse des musées de Full et de Reuenthal. Deux musées pour une histoire commune, celle de la volonté de la Suisse de rester neutre. Je m'y suis rendu en famille, cet été, à quelques 2 heures de route de Fribourg. La mission que l'association Full-Reuenthal s'est fixée frise l'utopie. Le résultat cependant est plus qu'une simple vision et donne à réfléchir sur la volonté de nos décideurs de mettre en valeur notre patrimoine fortifié. Ces deux musées à quelques encablures du Rhin sont d'une qualité rare et méritent bien plus qu'un détour. Ils ont bénéficié de dons exceptionnels, comme le fond MOWAG, Oerlikon-Bührle et bien d'autres. Les collections sont impressionnantes et les bénévoles affluent de toutes les parties de Suisse pour les entretenir.

Le fort d'artillerie de Reuenthal est situé dans le canton d'Argovie, à quelque 6 kilomètres de la centrale nucléaire de Leibstadt, pratiquement en face de la petite ville allemande de Waldshut. Construit peu avant le début de la 2ème guerre mondiale, cet important ouvrage d'artillerie a été démilitarisé à la fin des années 80.

Cheville ouvrière de la préservation de ce patrimoine militaire suisse, l'Association du Musée militaire de Reuenthal a pu entrer en possession de la fortification en 1989 et s'est lancée avec succès dans la restauration et la protection non seulement du fort d'artillerie, mais aussi d'une bonne trentaine d'autres ouvrages militaires, toblerones (obstacles contre les



chars), casemates et abris d'infanterie, datant de la même époque.

Sur la lancée, en 2004, l'Association, a pu fêter l'ouverture du Musée militaire suisse de Full dans des halles industrielles. Situé dans l'ancienne zone industrielle de la petite bourgade du même nom, le musée est à environ 10 minutes de marche du fort de Reuenthal. Le bâtiment abrite sur plus de 10000 m^2 de nombreux véhicules militaires suisses et étrangers et présente une collection unique d'armements provenant de l'ancienne fabrique suisse de matériel militaire.

C'est ainsi que se trouvent réunis, sous la même égide, deux Musées idéalement complémentaires, offrant un témoignage concret de l'Histoire militaire suisse du 20ème siècle.

LE MUSÉE MILITAIRE DE FULL

Grâce à un important travail de recherches de fonds, à des dons et à l'engagement personnel de nombreux membres, l'Association a pu acheter une ancienne halle de fabrication sur le site d'une usine désaffectée. Des travaux de rénovation, d'adaptation et de mise aux normes ont été réalisés pour offrir au visiteur un vaste panorama de ce que fut l'armement durant le deuxième conflit mondial et son évolution durant la guerre froide.

Une partie importante de la surface est réservée à l'imposante collection de la fabrique d'armement Oerlikon-Bührle dont le Musée est devenu



le conservateur et le dépositaire.

Spécialisée dans le développement et la fabrication de canons antiaériens et d'armes de bord pour avions et bateaux, cette firme, de renommée mondiale, a gardé depuis 1920 un exemplaire des prototypes construits, des pièces produites en série et des armes achetées à l'étranger en vue de procéder à des essais comparatifs. La collection comprend également les esquisses et plans de ces armes, ainsi que ceux d'équipements dont l'étude fut abandonnée.

L'exposition montre également dans la halle principale et sur les différentes plateformes - étages qui s'élèvent à travers le bâtiment toute une série de véhicules blindés chenillés et sur pneus, restaurés, et pour certains, remis en état de marche.

La collection n’a cessé de s’agrandir. Le périmètre du musée, permet l’évolution des chars et véhicules à roues. L’Association a donc acquis une deuxième halle consacrée à l’évolution du char en Suisse et à l’étranger.

Ainsi, par exemple, ce char Praga tchèque datant de 1939, commandé à douze exemplaires par l'Armée suisse juste avant la guerre et qui servit dans la Wehrmacht sous différentes formes jusqu'en 1945. Des exem-



plaires du char de combat russe T 34 et T 85 côtoient des véhicules de transports de troupes, comme les chenillettes anglaises, Bren Carrier et françaises Hotchkiss, des pièces d'artillerie de 150, du matériel de transmission, des camions et la fameuse Jeep américaine. Des armes plus modernes, tel le char suisse type 68, un Léopard allemand de première géné-

ration ou encore une batterie DCA guidée par radar figurent en bonne place.

Attraction unique dans un Musée, le simulateur de conduite d'un tank avec sa maquette de terrain. Il y a moins de 2 ans et après quelques indications, les visiteurs pouvaient se lancer sur un terrain virtuel aux com-



mandes d'un char suisse modèle 60/88 et se déplacer comme s'ils étaient au poste de pilotage.

Le samedi, les visiteurs peuvent assister aux évolutions de véhicules à chenilles et à pneus sur l'aire de la grande cour devant le Musée.

L'ouvrage d'artillerie de Reuenthal

Mis en chantier en 1937, l'ouvrage était destiné, en cas de conflit, à interdire le passage de forces militaires venant l'Allemagne à travers le Rhin, dans un secteur s'étendant jusqu'au canal d'Albruck-Doggern. Cette construction, motivée par des considérations d'économie locale, avait pour but de détourner les eaux du fleuve, laissant un lit asséché au bas de la ville de Leibstadt.

Deux canons d'artillerie de 7,5 cm sous abris pouvaient tirer à une distance d'environ 10 à 11 km, afin de soutenir par leur feu les troupes d'infanterie engagées pour combler et défendre la brèche laissée ouverte



par la disparition de la protection naturelle qu'offrait le Rhin. L'ensemble de la forteresse était et reste entouré d'un réseau de défense rapprochée, fortins équipés de mitrailleuses, barbelés et obstacles antichars.

Entièrement autonome, le fort pouvait abriter l'effectif d'une batterie d'artillerie, soit environ 90 hommes, disposant de 2 groupes électrogènes, d'approvisionnement en eau indépendant, d'un bloc opératoire, d'une cuisine avec réfectoire et de locaux de stockage pour munitions et nourriture, sans oublier les dortoirs pour la troupe et l'installation de ventilation / filtration.

L'accès aux pièces d'artillerie, aux postes d'observation et aux emplacements de combat est assuré par de nombreux couloirs s'étendant sur près de 300 mètres, dont certains



sont équipés de rails à écartement réduit pour permettre le transport de la munition sur de petits wagonnets.

La construction a été entièrement rénovée par les bénévoles de l'Association du Musée. Le fort, remis dans l'état où il se trouvait au début de la 2ème guerre mondiale, a retrouvé son armement ainsi que son équipement d'origine.

La dimension des locaux permet la présentation d'une rétrospective retraçant l'histoire de la fortification, grâce à des documents et du matériel, celle des mouvements d'extrême-droite en Suisse pendant la guerre, ainsi qu'une collection d'armes légères. Des expositions temporaires sont régulièrement organisées sur un thème particulier.

Ce musée laisse songeur. Pourquoi, de ce côté de la « barrière de rösti », est-il si difficile d'obtenir du matériel et surtout de développer un vrai musée militaire dont les forteressards n'auraient pas honte ? Ils étaient les premiers. Ils ont pu bénéficier de dons et de collections de haute qualité. Ils ont obtenu le soutien des politiques et récoltent actuellement le fruit de leur labeur.

… C'est plein de visiteurs!

Un bon exemple pour St-Maurice!

En ce qui concerne notre région, le manque de vision de nos autorités et des promoteurs du tourisme est rédhibitoire.



Le château de St-Maurice contenait une collection inestimable sur les troupes de montagnes.

Le musée armée suisse s'en est emparé, avec la bénédiction des services patrimoniaux du canton du Valais.

Tout cela a disparu…

Quelle désolation !

Col Pascal BRUCHEZ

SASSO DA PIGNA EST UN MUSÉE

SASSO SAN GOTTARDO A OUVERT SES PORTES



Au col du Gothard, SASSO SAN GOTTARDO a ouvert ses portes au public le 25 août 2012. Cet univers thématique d'un nouveau genre, installé dans les cavernes d'un ancien fort, peut dès maintenant être visité sept jours sur sept.

Le Gothard est un lieu de mythes, de contes et de légendes, un lieu emblématique de notre identité nationale, où les hommes font bâtir des ponts par le diable et où les forces élémentaires de la nature se manifestent dans toute leur puissance. Trait d'union entre Nord et Sud, c'est un lieu qui transcende les frontières, symbole du passage à l'époque moderne, du progrès technique et du génie civil. Le progrès s'y heurte aussi à ses limites, comme en témoignent les kilomètres d'embouteillage et la transformation par l'homme de l'espace alpin. Le massif du Gothard est un lieu d'ambivalence, un lieu de rencontre entre nature et technique, écologie et économie, ouverture et fortification, passé et avenir.



Ce passage est également un lieu de pèlerinage pour nos membres qui ont, pour la plupart, effectué des jours de service dans ces couloirs.

400 invités ont répondu présents à l'invitation de la Fondation SASSO SAN GOTTARDO. Une cérémonie sobre et empreinte de respect a amené les visiteurs à la découverte des 2 parties bien distinctes du musée. Le ruban a été coupé par le président actuel du Conseil National, Monsieur Hansjörg Walter.



«L'idée du Sasso San Gottardo existait déjà depuis treize ans», explique le président du Conseil de fondation, Martin Immenhauser. Elle a été rendue possible grâce à un financement public et des représentants de l'économie. Le «Sasso San Gottardo» est le premier grand projet mis en œuvre dans le cadre de la nouvelle politique régionale du Gothard, lancée par la Confédération et les cantons liés au Gothard.

L'objectif de «San Gottardo 2020» est de donner une nouvelle identité à la région au travers de nombreuses initiatives, dont le «sentier des quatre sources» inauguré il y a trois semaines. L'univers thématique «Sasso San Gottardo» est ouvert tous les jours, tant que le col est accessible.

La première partie comprend un musée qui aborde différents thèmes sur le développement futur de notre planète. L'intervention architecturale est majeure et seuls les volumes intérieurs sont conservés. La mise en scène est colorée et surprenante.

Les architectes mandataires sont Barbara Holzer et Tristan Kobler. Le bureau a réalisé de nombreux projets sur le plan international et couvre un large spectre, qui va de l'urbanisme à l'architecture, en passant par la scénographie ou le travail de curateur. C'est le croisement entre ces différentes disciplines qui les fascine : il n'y a pas une architecture, mais bien plusieurs et cette pluralité permet la réflexion et l'ouverture.

Dans les imposantes galeries et cavernes rocheuses creusées au coeur de la montagne, tout se concentre sur les défis que pose la gestion des ressources naturelles. Les thèmes «Eau», «Climat», «Mobilité et habitat», «Énergie» et «Sécurité» sont présentés, chacun dans un espace propre, de manière à créer une atmosphère particulière. Les contenus ont été élaborés en coopération avec des partenaires économiques et avec le monde scientifique et se basent sur les résultats de recherches actuelles. La mise en scène vise à donner un fort sentiment de vécu à un large public. Une salle à part accueille le «cadeau de la montagne», les cristaux géants uniques en leur genre découverts au Planggenstock.



La partie classée du monument historique de l'ancien fort «Sasso da Pigna» témoigne de ce qu'était l'ouvrage d'artillerie construit pendant la 2ème guerre mondiale. Accessible pour la première fois au public, elle montre les dessous de la construction et la vie quotidienne dans la forteresse.

Intéressante pour les familles, l'installation se trouve au sommet du col

du Gothard, à cinq minutes à pied de l'Hospice. L'univers thématique et la forteresse historique s'étendent sur une longueur de presque deux kilo-mètres.

SASSO SAN GOTTARDO apporte un complément idéal à l'éventail des



possibilités touristiques de la région du Gothard. Il est particulièrement bien adapté pour une visite en famille et s'adresse à un public de tout âge.

Le plus impressionnant pour nous fans de fortifications, est également la liste des sponsors. Le financement des telles mises en valeur se fait sur la base d'un PPP (partenariat public privé). L'intervention, qui doit se monter à plusieurs millions, a été assurée par la Confédération et les cantons du Cantons du Tessin, d'Uri, des Grisons et du Valais.   Eh oui, du Valais !

En ce qui concerne les entreprises, on trouve en première ligne le géant de la communication Swisscom, puis comme partenaires, AET Azienda Elettrica Ticinese, Andermatt Swiss Alps AG, Credit Suisse Foundation, La poste Suisse, Groupe Securitas, et les Chemins de fer fédéraux suisses CFF.

La part publique se monte à 1/3 et la part « privée » à 2/3, si tant est que les anciennes régies nationales soient considérées comme privées.

Un tel partenariat serait-il possible pour notre région ? Certainement oui, si les politiques s'en mêlent. Pour une fois, la manne des grandes régies atterrirait de ce côté-ci de la barrière de rösti.

La solution d'une exposition thématique permet de toucher un large public.

Dans cette région du col du Gothard, c'est le 3ème investissement d'envergure, après le musée de la fortification et la claustra, qui, tous deux, sont fermés au public. Les investissements pour la mise en valeur du site, ont sans doute dû dépasser les CHF 12'000'000.- pour Sasso. Cela laisse songeur !

L'accès à la section historique se fait en funiculaire et non plus à pied, comme au temps de nos services dans cet ouvrage.

J'encourage vivement nos membres à consacrer, quelques heures à la visite de ce musée d'exception qui a su faire la part belle à l'histoire et au modernisme.

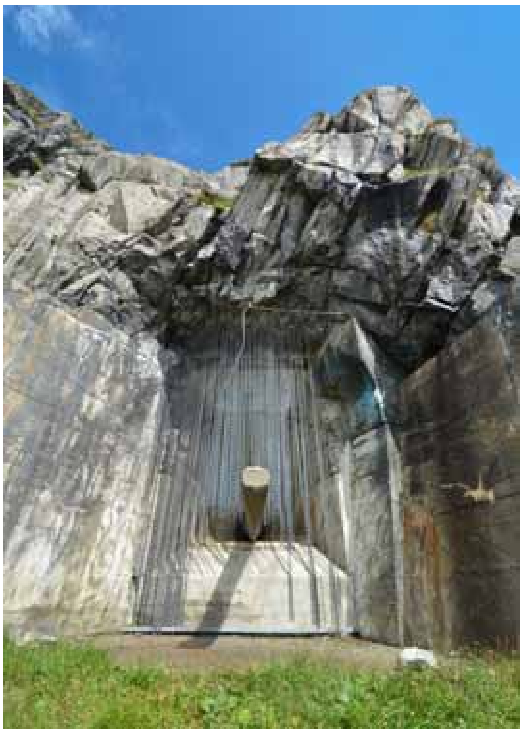
Col Pascal BRUCHEZ








SASSO



PAYERNE : SORTIE DE PRINTEMPS ASMEM










SWISS AIR FORCE






J-5015

A CINDEY AVEC GILLES ET URFER

Dans le cadre des activités 2012 de notre Association, nous nous sommes retrouvés pour une journée culturelle peu ordinaire !

Ce dimanche 17 juin, vers 1030 heures, les membres de l'ASMEM, accompagnés par leur famille et amis, se sont retrouvés au fort de Cindey en dessus de Saint-Maurice

C'est dans cet endroit chargé d'histoire militaire que nous ont conviés « Gilles et Urfer ». Dans ce fort ont vécu des centaines de soldats, sous-officiers et officiers de la compagnie fort IV/1 durant la période de l'armée 61.

Nous avons eu également le plaisir d'accueillir plusieurs jeunes et des nouveaux membres de l'ASMEM.

C'est grâce à l'initiative et l'organisation parfaite de Pascal Bruchez, que nous nous sommes retrouvés dans une ambiance chaleureuse avec repas, visite du fort, mais surtout pour écouter des textes et musiques de Jean Villard Gilles.

Ce sont les artistes Jean Winiger et Pascal Bruchez, accompagnés du pianiste, Jérôme Kunz, qui ont animé la brillante partie d'un « bonheur de bons mots ».

Le public présent a été enthousiasmé par la prestation de ces 3 artistes.





La journée s’est poursuivie avec un succulent repas et, pour terminer la visite du fort pour les amis.

L’ASMEM remercie l’organisateur de cette activité mise au programme des manifestations de l’année, mais également la FFH (Fondation Forteresse Historique) pour la mise à disposition des infrastructures et de l’appui des guides.











Un merci particulier au colonel Rudolf Wüthrich, vice-président de FFH pour son aide tout au long de la journée.

Chaque participant a quitté en fin de journée le fort de Cindey avec le sourire et le sentiment d'avoir pu passer une excellente journée.

La trentaine de personnes présentes a pu trouver dans cette journée de compagnie beaucoup de satisfaction. Nos vifs remerciements à Pascal pour ses talents d'organisateur, de chanteur et d'orateur.

Et comme le dirait Gilles :

« Dans le désordre universel / Sainte Démocratie ma mère / Où que tu sois sur cette terre / Si tu veux vivre au nom du ciel / Surveille bien tes colonels… »

Col Serge MONNERAT







250 ANS DU 24 HEURES : FORTIFICATION DUFOUR

Nous remercions Monsieur Philippe Dumartheray, journaliste à 24 Heures, qui nous a autorisé la reprise de la page suivante, que l'on a pu lire à ce sujet dans le quotidien vaudois du 9 juin 2012.

LES FORTIFICATIONS, TRÉSOR MÉCONNU DE SAINT-MAURICE

Cinq cents ans d'histoire défilent en quelques kilomètres de promenade sur les deux rives du Rhône.

Un simple coup d'oeil suffit à comprendre l'intérêt stratégique de Saint-Maurice, un verrou extrêmement étroit sur la route des Alpes, du Grand-Saint-Bernard et du Simplon. Dès 1476, l'évêque de Sion, qui vient de conquérir le Valais savoyard, prend des mesures pour assurer la défense du pont qui relie les deux rives du Rhône. Depuis lors et jusqu'à la fin du XXe siècle, toute la région a continué à être fortifiée, plus particulièrement au XIXe, avec la mise en place des fameuses fortifications Dufour, objet de cette balade.

En arrivant à Saint-Maurice, le visiteur est immédiatement dans le bain. L'inspection de ces lignes de défense commence à dix minutes seulement de la gare, au pied du château. Après avoir été occupée par les soldats français, puis austro-hongrois, de 1813 à 1815, la forteresse est intégrée dès 1831 dans le système de fortification imaginé par le général Dufour pour défendre la neutralité suisse (lire ci-dessous).



Afin d'en avoir une vue d'ensemble, il faut commencer par un tour sur la rive gauche du Rhône. Un joli sentier très bien aménagé mène dans un premier temps à une tour crénelée (la tour Dufour) en surplomb du château. De ce point de vue, on embrasse toute la région, notamment la colline sur l'autre rive du fleuve, que Dufour a truffée de lignes de défense.

Le chemin continue, toujours à la montée, jusqu'à la grotte aux Fées, d'abord nommée Trou aux Fayes (brebis), un merveilleux endroit pour

tous ceux qui voudront prolonger leur visite. Puis le sentier se fait plus étroit, plus raide – très raide par moments –, pour finalement arriver sur un plateau. En 1831, il abritait une redoute. De cet observatoire, la vue est magnifique, avec notamment, à l'arrière-plan, les Dents-du-Midi et, face à nous, une vision complète du verrou de Saint-Maurice et de son système de défense.

De retour au château, la balade se poursuit sur l'autre rive du Rhône, en terre vaudoise. Après avoir traversé le pont et être passé sous l'autoroute, le chemin commence juste avant la grande croix bien visible en montant un escalier métallique. Il est raide mais bien ombragé. Mieux encore, les différentes fortifications et lignes de défense imaginées par le général Dufour sont clairement présentées à l'aide de panneaux. On découvrira tour à tour la Petite Tenaille, un ouvrage d'artillerie installé sur une terrasse naturelle, puis la batterie Gautier, à mi-côte, où se trouvaient huit pièces d'artillerie pour renforcer la Petite Tenaille. Un peu plus haut, on peut admirer la Grande Tenaille, avec ses extensions. Finalement, tout en haut de la colline se trouve la redoute de la crête, un ouvrage d'infanterie avec deux pièces d'artillerie. L'endroit, dans une petite dépression, est très bien protégé.

Le chemin redescend sur l'autre côté de la colline. L'occasion de voir de plus près plusieurs positions d'artillerie, des fossés défensifs, des murs crénelés, en passant devant les batteries de l'Arzillier et des Capucins. Tous ces ouvrages datent de 1831, mais ont été renforcés et complétés au cours du XIXe siècle.

«Le site devrait être inscrit à l'Unesco»



Pascal Bruchez est un passionné. Cet architecte valaisan, colonel à l'armée dans l'artillerie (également bourreau lors des fêtes médiévales de Saillon !), occupe une partie de ses loisirs à faire visiter les fortifications de Saint-Maurice, notamment celles construites par le général Dufour dès 1831.

Mais Pascal Bruchez parle également avec talent de la période de la



Vue du verrou stratégique de Saint-Maurice, avec notamment le château et la tour Dufour, vers 1900 environ. AKGIMAGES

guerre froide, en y associant Saint-Maurice. C'est le thème du livre à paraître en octobre prochain, Dailly, une batterie d'exception, la tourelle de 15 cm, où il est question de cette batterie d'artillerie capable d'envoyer des obus jusqu'au Grand-Saint-Bernard ou au Bouveret. Le développement de ces pièces phénoménales, qui rappellent celles du film « Les canons de Navarone », a été stoppé pour permettre l'acquisition des fameux Mirage dans les années 60.

Mais revenons aux fortifications du général Dufour. A l'époque, 1800 hommes tenaient la colline, soit l'équivalent d'un régiment. Par ailleurs, cinquante pièces d'artillerie équipaient l'ensemble de la fortification, chaque pièce avec une dotation de 150 coups.

Reste que la situation politique de l'époque n'est pas simple. Dans les années 1820, chaque canton possède sa propre armée. Or, le pouvoir central, si faible soit-il, comprend qu'il faut coordonner les efforts des cantons et protéger les différentes entrées des Alpes, notamment leur flanc ouest. C'est là qu'entre en scène le colonel Dufour, futur général, qui remarque que Saint-Maurice est l'endroit à fortifier impérativement. En 1802 déjà, le général français François de Chasseloup-Laubat écrivait, en-

vieux : « (Saint-Maurice) offre une position si magnifique à fortifier, que je me chargerais volontiers de faire de cette petite ville une place qui, avec le vingtième de ce qu'a coûté Briançon, serait plus forte et surtout fermerait mieux la vallée du Rhône, que l'autre ne ferme la vallée de la Durance.»

Détail piquant, comme le relève encore le colonel Bruchez, «Le général Dufour a risqué de devoir prendre d'assaut les fortifications qu'il avait si bien construites dès 1831». C'était lors de la guerre du Sonderbund, en 1847. Heureusement pour lui, la bataille eut lieu ailleurs.

Malgré leurs qualités, les fortifications deviennent vite obsolètes. «En 1880, un nouvel explosif apparaît, explique Pascal Bruchez : la mélinite. On parle alors d'obus brisant.» Dès lors, il faut revoir de fond en comble le plan de défense de la région. La Confédération achète des terrains à Savatan et à Dailly, un emplacement encore mieux protégé qui surplombe le verrou de Saint-Maurice. Le site sera renforcé tout au long du siècle suivant, avec le fort du Scex lors de la Première Guerre mondiale et celui de Cindey lors de la Seconde.

Pour le colonel Bruchez, **«c'est ce magnifique héritage, un peu méconnu, qu'il faut absolument conserver. Saint-Maurice devrait être inscrit au Patrimoine mondial de l'Unesco.»**

Philippe DUMARTHERAY, 24 heures



GUERNESEY : VAZON BAY - 300 ANS D'HISTOIRE

Extrait de la documentation de voyage :



« Vazon Bay est protégé par un complexe de fortifications en béton armé construit par les Allemands sur le site de Fort Hommet.

Fort Hommet est situé à environ 5 km de la capitale St Peter Port.

Des traces de fortification datant de 1680 ont été retrouvées sur le site.

Fort Hommet a été érigé sur un promontoire de la baie Vazon à la fin des guerres napoléoniennes dans le cadre des défenses anti-françaises.



Une tour Martello a été construite sur le site en 1804 et, sous l'ère victorienne, des batteries d'artillerie supplémentaires et une caserne; cette dernière a été détruite dans les années 1950.

Dans le cadre du plan de renforcement de la défense des îles anglo-normandes, et plus particulièrement de Guernesey, les troupes allemandes firent construire sur le site de Fort Hommet : 4 casemates équi-





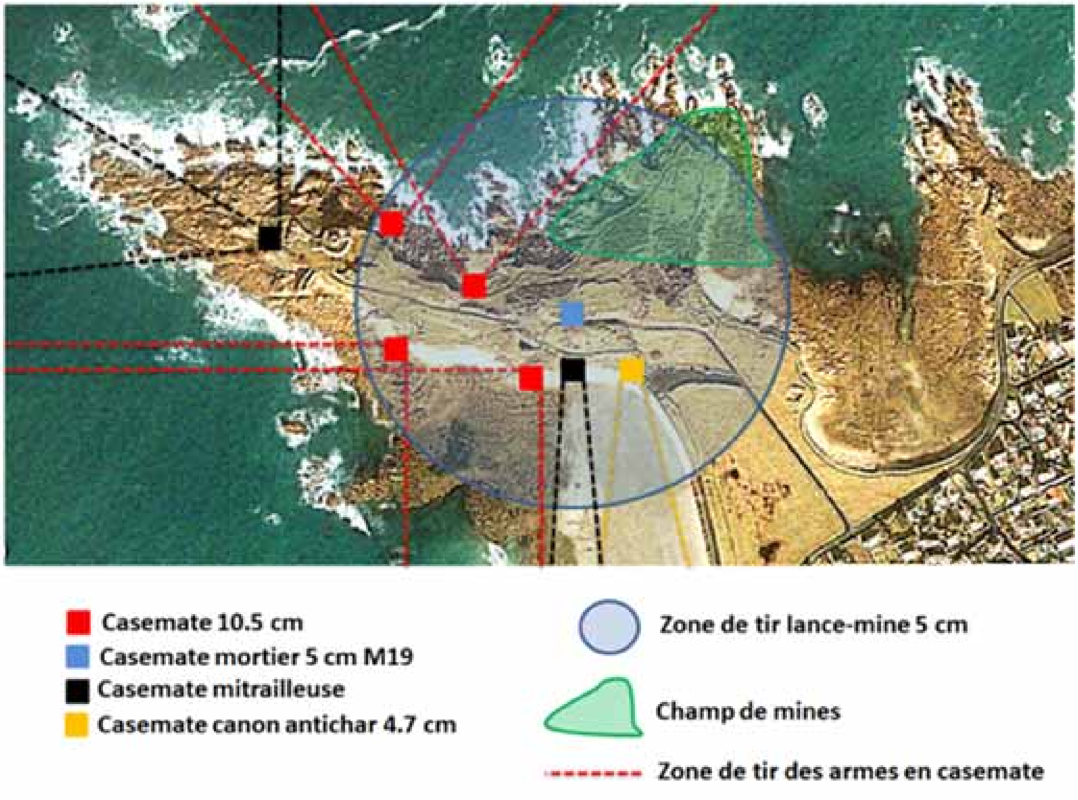
pées de pièces de 10.5 cm K331(f), 2 casemates pour projecteur de recherche de 60 cm, 1 casemate avec un canon antichar de 4.7 cm PaK 36 (t) Skoda, 1 casemate équipée d'un mortier de 50 mm de type M19 automatique et 2 casemates avec mitrailleuse; le tout prenant le nom de « Stützpunkt Rotenstein ».

Les travaux de construction de ces casemates ont débuté en avril 1943, après l'achèvement d'une liaison ferroviaire entre Vazon Bay et St Peter Port.

Cette liaison ferroviaire était le lien essentiel pour garantir le transport de grandes quantités de matériaux nécessaires à la construction des diverses casemates du point d'appui de Fort Hommet, au renforcement de l'ensemble des défenses de Vazon Bay, avec la construction d'un mur antichar sur la plage, et au renforcement des forts existants (Fort Le Croq et Fort Richmond). Le déroulement des travaux débutait par le creusement de fouilles, suivi de la construction d'une base de béton coulé, puis la pose des coffrages en bois et des armatures d'acier pour le béton, installées sous forme de berceaux; le béton étant ensuite coulé de façon continue pour donner à chaque structure sa forme définitive. Une fois le béton durci, le cof-



Fort Hommet, batterie de l'ère victorienne



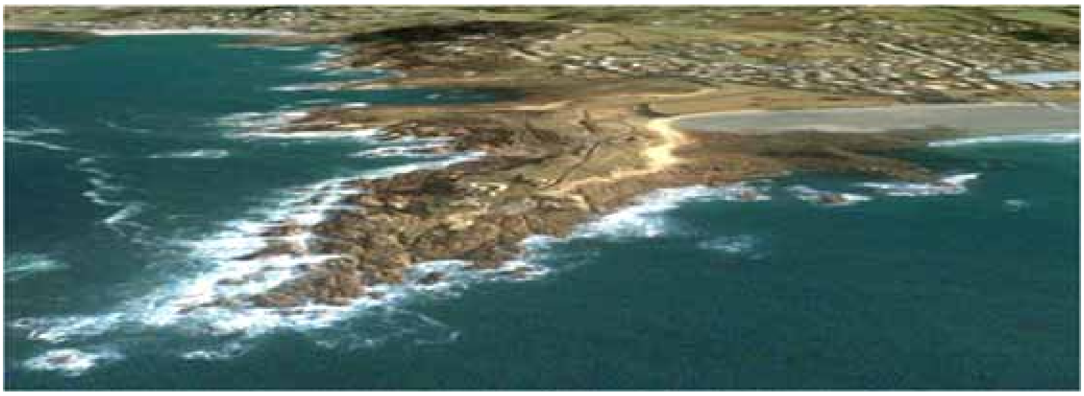
frage était enlevé et la casemate aménagée.

Après la libération de Guernesey en 1945, l'ensemble des fortifications



a été dépouillé de tous leurs équipements et accessoires, à la fois par l'armée britannique et par les insulaires.

A la fin des années quarante, toutes les armatures métalliques, y com-



pris des fusils et des portes anti-souffles, ont été retirées et vendues à la casse au prix du métal.

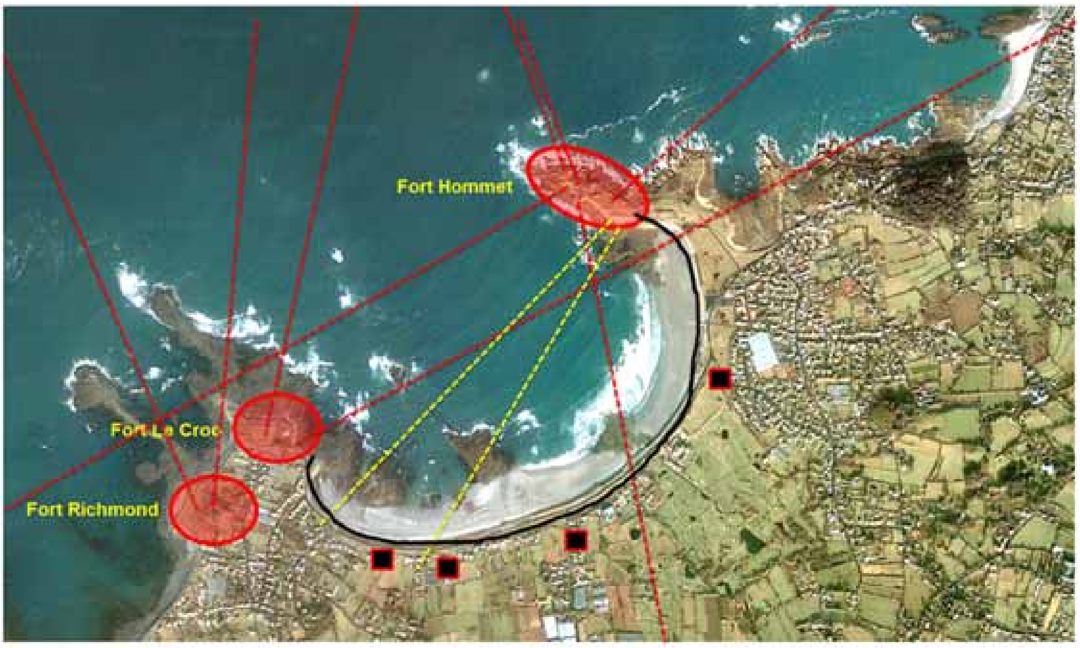
Puis, la plupart des bunkers ont été enterrés, dans une tentative de retour au paysage côtier à son état d'avant-guerre.

Dans le cadre des célébrations du 50ème anniversaire de la libération de Guernesey, il a été décidé de restaurer une casemate de 10,5 cm. Le site de Fort Hommet a été choisi et une casemate de type 10.5 cm K331 (f) a été déterrée; sa structure saine a permis de la restaurer dès avril 1993.

La casemate de 10,5 cm est de type « Regelbau 670 », soit une casemate pour canon sur affût avec embrasure de 90°, sans locaux annexes.



- 3 emplacements fortifiés : Fort Hommet, Fort Le Croq et Fort Richmond



- 1 mur antichar sur la plage de Vazon Bay protégé par le canon PAK de Fort Hommet
- 3 pièces de 10,5 cm (2 de Fort Hommet et 1 de Fort Le Croq) pour battre l'avant-plage
- 4 points d'appuis avec mitrailleuse pour battre les abords de la plage.

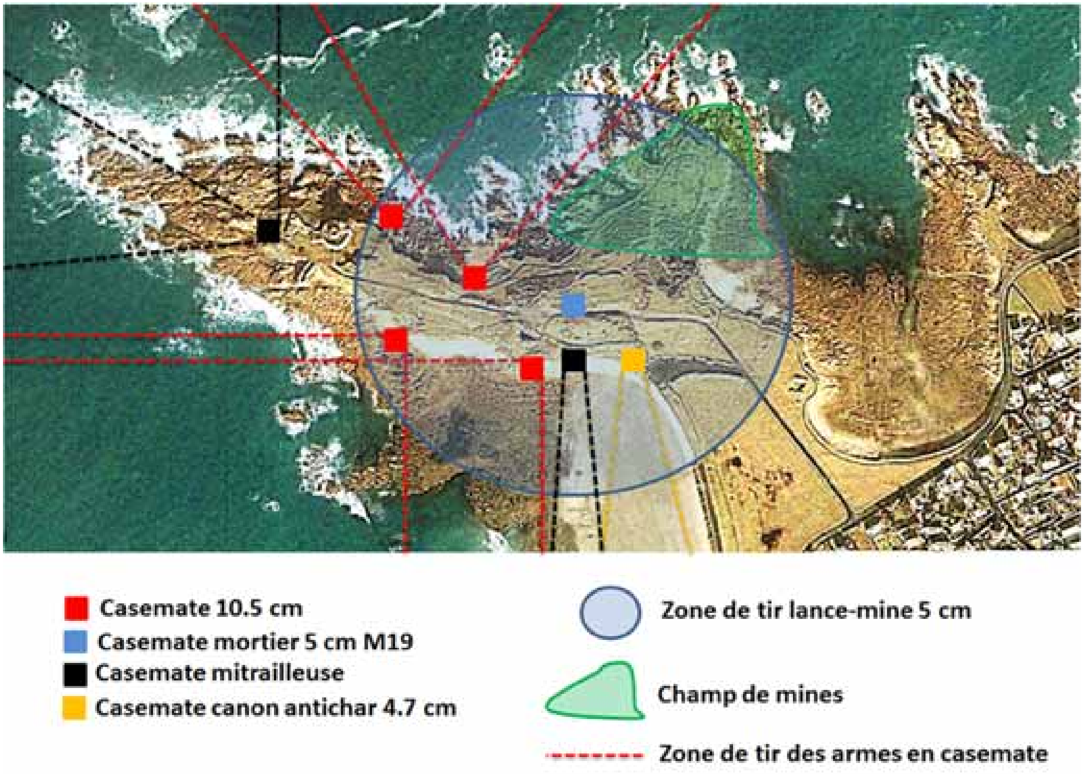


DESCRIPTIF ARMES DE VAZON BAY – FORT HOMMET

M19 Maschinengranatwerfer 50 mm

Calibre :	50 mm
Poids :	220 kg
Elévation :	+48° to +87°
Poids de la mine :	0,9 kg
Portée maximale :	750 mètres
Portée minimale :	50 mètres
Cadence de tir :	120 coups / minute en mode automatique
	60 coups / minute en mode manuel
Vitesse de la mine :	44-83 mètres/seconde

Le M-19 est un mortier allemand de 50 mm utilisé durant la 2ème Guerre mondiale. Il a été développé en 1934 comme arme de défense pour les bases militaires permanentes. Avec une capacité de tir maximale de 120 coups/minute, sa portée de tir maximale était de 750 mètres. Ce type de mortier était un système compliqué et très lourd, la seule pièce pesant 220 kg.



Un approvisionnement automatique, actionné électriquement, permettait de tirer au maximum 120 coups/minute; un mode manuel existait comme solution de secours. La cadence de 120 coups/minute a été rarement utilisée, car elle causait un stress intense parmi l'équipe de pièce et engendrait une usure rapide de la mécanique. Peu de M19 ont été produits, on estime leur nombre à une centaine d'exemplaires. A l'engagement, il était prévu de l'utiliser, en collaboration avec des mitrailleuses en casemate et des tourelles de chars montées en casemate, pour tirer dans les zones hors de portée des mitrailleuses, tels les points bas dans le terrain et les côtés des collines, afin de faire sortir l'ennemi dans le champ de tir des mitrailleuses.



Canon de casemate 10.5 cm 331(f) (Canon de 105 mle 1913)

Conception :	Schneider
Constructeur :	Schneider
Poids (combat) :	2'300 kg
Poids (route) :	2'650 kg
Longueur de tube :	2.987 mètres
Calibre :	105 mm
Elévation :	-5° à 37°
Vitesse du coup :	550 m/s

Portée maximum : 12 km

Dans les années 1900, la société française Schneider et Cie a entamé une collaboration avec la société russe Poutilov. De cette collaboration est née la pièce russe de 10,7 cm, commandée par l'armée russe et produite en Russie. Schneider décida de modifier la conception de la pièce pour en faire un canon de 10,5 cm. Initialement, l'armée française ne s'intéressait pas à cette arme, car elle était équipée de pièces de 7,5 cm.

En 1913, l'armée française acheta un petit nombre de ces pièces de



10,5 cm sous la désignation de Canon de 105 mle 1913 Schneider ou L13S. Durant la 1ère Guerre mondiale, la pièce fut commandée en grande quantité par l'armée française, car elle était plus efficace que la pièce de 7,5 cm avec son obus de 15 kg et sa portée de 12 km. Après la guerre, la France a vendu ou donné de nombreux canons de ce type à divers pays (Belgique, Italie, Pologne, Yougoslavie). L'armée allemande s'empara de nombreuses pièces de ce type à travers toute l'Europe ; 854 pièces étaient en service en France à l'armistice et un grand nombre de pièces fut saisi et installé en casemate dans les défenses côtières du Mur de l'Atlantique.

Les désignations allemandes des canons de ce type capturés sont :

- 10,5 cm K 331 (f) pour les armes capturées à partir de France,
- 10,5 cm K 333 (b) pour les armes capturées à partir de la Belgique,
- 10,5 cm K 338 (i) pour les armes capturées à partir de l'Italie,
- 10,5 cm K 338 (j) pour les armes capturées à partir de la Yougoslavie,
- 10,5 cm K 13 (p) et 10,5 cm K 29 (p) pour armes à feu saisies en provenance de Pologne.

lt col Marc GIRARD

Croquis techniques, Cartes diverses sur base Google Maps et Google Earth et photos
- Marc GIRARD

A lire / Source

- The Channel Islands 1941-45 – Charles Stephenson – Osprey Publishing
- *Channel Islands at War : A German Perspective* - George Forty – Ian Aellen Ltd
- War in the Channel Islands : Then and Now (After the Battle) – Winston G Ramsey
- Wikipédia, divers articles (français, anglais, allemand)

Crédits Wikipédia



VOL 725 POUR JERSEY

Jersey… Guernesey… Deux noms, qui pour plus d'un sans doute parmi les vingt-six participants au dernier voyage de l'ASMEM, n'évoquaient guère autre chose que l'image vaporeuse d'un Victor Hugo en exil occupé à la rédaction des Misérables, ou peut-être encore, dans le meilleur des cas, les paradis fiscaux auxquels la Suisse, quoi qu'on en dise, n'a jamais trop ressemblé.

ALORS, CE VOYAGE, QUELLE DÉCOUVERTE !

Celle de deux îles superbes. Minuscules par la taille, fascinantes par leurs paysages. Riches aussi d'une histoire singulière, une très vieille histoire puisqu'elle remonte au moins à plus de 3'500 ans avant J.-C. Une histoire politico-militaire bien curieuse, depuis les avatars médiévaux du duché de Normandie dès le XIème siècle, et plus particulièrement encore celle qu'on y vécut, plus près de nous, durant les six années de la seconde guerre mondiale. Voyez en effet l'étrange propos de ce sergent artilleur allemand, Kurt Spannenberg, en service à Guernesey dès 1940, qui écrit : « J'ai toujours dit que les îles de la Manche étaient le meilleur abri anti-aérien de toute l'Europe ».

Ce sont quelques pans suggestifs de cette histoire qui nous ont été révélés, tout au long d'un périple magnifiquement organisé et piloté par Pascal Bruchez et Marc Girard. En voici les étapes, si vous voulez essayer de nous suivre.

JEUDI 13, 0800, À GENÈVE :

Accueil matinal de Marc Girard qui documente les participants en vue du check-in, et de Pascal Bruchez qui donne l'intention et l'orientation générale de la journée et du voyage. Café-croissants pour ceux qui ont un petit creux. Formalités diverses, puis embarquement sans histoire dans l'Airbus A319 qui va nous emmener à Londres.

1100, AÉROPORT DE LONDRES HEATHROW :



On avance les montres d’une heure, tout en attendant le bus qui va nous emmener, au gré d’un long périple, jusqu’à :

1345, au Musée de l’artillerie :

En effet, de vingt minutes en vingt minutes, le bus finit tout de même par arriver au Firepower Royal Artillery Museum. Visite libre de l’intéressant ensemble qu’on y trouve rassemblé, suivi d’un repas servi par des personnes vivant avec un handicap (le restaurant fonctionne à la manière de ce qu’on appellerait chez nous un atelier protégé).

1600 à 17h30, en bus pour Londres Gatwick :



Pendant le trajet, qui se décline en séquences un peu plus courtes que le précédent, Pascal nous propose un récit circonstancié des palabres et tractations mémorables qui furent nécessaires pour mettre au point certains détails de l’organisation. En particulier s’agissant des déplacements en bus. Un doute discret fait son chemin dans l’esprit des participants qui ne sont plus entièrement convaincus de trouver un convoyeur au rendez-vous pourtant fixé de longue date à l’aéroport de Jersey (« Ah, mais je n’ai rien à l’agenda… »). Qui vivra, verra.

1930 à 2143 :

Arrivée à 17h30, comme prévu. Formalités diverses, accès à nos sièges dans l’avion ; dûment installés, les passagers (dont nous sommes) sont informés qu’il leur faut attendre sur place que l’équipage soit lui aussi prêt au départ (le copilote, semble-t-il, manque à l’appel…). Tout finissant par arriver, l’avion décolle…

2230 à 2300, Grand Jersey Hôtel and Spa :

Et nous voici arrivés à l’aéroport de Jersey. Miraculeusement attendus

par notre chauffeur, nous gagnons l'hôtel en bus (et non à pied comme on s'y était intérieurement préparé). Dispersion dans les chambres, puis regroupement pour la collation qui nous attend. Sandwiches arrosés au jus d'orange (on découvrira par la suite que l'île n'est pas particulièrement réputée pour ses vignobles).

VENDREDI 14, 0815 À 1300, PREMIER PÉRIPLE SUR JERSEY :

Après une nuit de repos paisible, nouvelle surprise : le bus nous attend



devant l'hôtel ! Et nous voilà partis pour une belle balade qui débute en longeant une rive magnifique. De proche en proche, on rencontre une tour ronde, genre donjon isolé, toute en pierre de taille; il s'agit de l'une des nombreuses « tours Martello » qui s'élèvent çà et là sur le pourtour des îles. Construites par les Anglais dès l'époque des guerres napoléoniennes, elles s'élèvent sur deux étages au sommet desquels on pouvait installer une pièce d'artillerie; elles étaient prévues pour accueillir un officier et vingt-cinq hommes (on trouve aussi des tours de ce type sur le pourtour de l'Angleterre et de l'Irlande). Nous avons l'occasion d'en visiter une, la tour « Archirondel », dite aussi Red Tower car elle a été, côté mer, revêtue d'une éclatante peinture rouge et blanche en guise d'aide à la navigation pour les bateaux voguant dans les parages. Certaines de ces tours ont été reconverties en logements de vacances qu'il est possible de louer si l'on désire vivre une expérience médiévale : avis aux amateurs.

Sous un ciel plutôt sombre, avec quelque pluie par moments, nous poursuivons notre périple en visitant deux sites : celui de la Hougue Bie, pour commencer, où se trouvent des tombeaux néolithiques parmi les plus curieux et les plus beaux d'Europe (il en existe plusieurs semblables à divers endroits des îles), puis celui du château Mont-Orgueil, dont la construction remonte aux débuts du XIIIème siècle et qui s'étage superbe-

ment sur un éperon rocheux dominant la mer sur trois de ses côtés (pendant des siècles, il fut considéré comme imprenable). Un site en tous points propice au déploiement d'une intense activité photographique.

Puis on fait halte pour l'apéritif dans le village sis au pied du château. Après quoi, retour vers St-Hélier, capitale de l'île où se trouve notre hôtel, non sans un bref arrêt près de la Hock Tower, où nous pouvons prendre encore quelques photos suggestives d'une des tours emblématiques dont il a été question plus haut.

1300 à ...2000, çà et là dans la ville de St-Hélier :

Double surprise à notre arrivée : celle tout d'abord d'une collation où nous sont resservis les sandwiches qui ont survécu au pique-nique de la



veille au soir, celle ensuite du contretemps que nous vaut l'état des marées, qui rend impossible la visite prévue sur la petite île du château Élisabeth. Compte tenu des circonstances, après-midi libre où chacun concocte son propre programme selon ses intérêts : sieste à l'hôtel, shopping dans les rues piétonnes, conversations dans les bistrots qui ne manquent pas dans lesdites rues piétonnes, expédition au Fort Regent qui domine la ville, ou même visite de la Glass Church, église de Millbrook à quelques kilomètres de la ville où le décor et les vitraux Art-déco ont été entièrement réalisés par le grand artiste verrier René Lalique.

2000 au restaurant Wildfire :

Sympathique et excellent repas à l'issue duquel, tous sandwiches oubliés, chacun rentre à l'hôtel réconcilié avec l'île. Mais le lendemain, on ne

s’en doute pas encore, portera ces sentiments à leur totale plénitude…

SAMEDI 15, AUX AURORES :

Pour cette journée, un timing proche de ceux que l’on connaît dans cer-



taines écoles centrales du pays natal a été soigneusement étudié et minuté par les organisateurs. Diane échelonnée pour chacun des deux détachements qu’on a composé par fraction du groupe, le premier quittant l’hôtel en taxi dès 0645, après un rapide déjeuner sur le pouce. Check-in à l’aéroport de Jersey et déplacement entre 0740 et 0800 pour celui de Guernesey. C’est la surprise du jour, et le « clou » du voyage : un vol dans un appareil de la compagnie Aurigny, un étonnant avion à trois hélices de marque Trislander dont les premiers vols remontent au début des années 70 et qui, habituellement, sert au transport des tomates (à ce qu’on a pu comprendre). Comme il ne peut accueillir que douze ou treize personnes à la fois, notre groupe a été partagé pour l’occasion.

Nous survolons les deux îles par un temps absolument glorieux qui nous accompagnera durant toute la journée. Spectacle magique, d’autant plus que nous volons à basse altitude, contemplant sous tous les angles les champs et les jardins, les villages et leurs belles demeures, les rives aux falaises impressionnantes, bref, un tout grand moment ! (Les intéressés peuvent se faire une idée de l’appareil qui nous a transportés sur le site http://www.pictaero.com/fr/pictures/picture,51027).

GUERNESEY, 0900, DE SURPRISES EN SURPRISES ! :

Et d’abord celle, au sortir de l’aéroport, d’un groupe de véhicules militaires préhistoriques (ou presque, jugez-en : Mowag-ambulance des années 60, Jeep et Dodge américains de la seconde guerre, moto side-car de marque russe, sans doute de la même époque…, etc.).

Nous voilà embarqués. On roule à grand fracas vers notre prochaine destination, toujours sous un soleil roboratif, et nous pénétrons dans le fort de commandement de la Kriegsmarine, aménagé en musée de manière

tout à fait exemplaire (comme presque tout ce que nous verrons par la suite encore : les Îliens sont fiers de montrer de la manière la plus vivante et documentée les témoins conservés de leur vécu quotidien pendant la seconde guerre mondiale). On découvre en particulier comment le fort était équipé du point de vue des communications, avec la fameuse machine Enigma qui codait les messages d'une manière si nouvelle et si subtile qu'il fallut pour les décrypter tout le génie des membres de l'équipe mise au travail par Churchill au Bletchley Park, au premier rang desquels Alan Turing, l'inventeur de Colossus, le premier ordinateur électronique programmable de l'histoire.

Après quoi, le second détachement ayant à son tour atterri, le groupe se reconstitue pour la visite du Musée de l'occupation, lui aussi fort bien aménagé et fort intéressant. On y pressent (et cela se confirmera au long



de toutes nos visites) qu'il avait dû s'établir entre soldats occupants et habitants de l'île une forme de relation de respect mutuel, quasi affectueux, avant l'arrivée tout au moins des équipes Todt et de leurs équipes de travailleurs forcés… Les Allemands, en proportion dix fois plus nombreux que ceux engagés en France sous l'occupation, avaient été frappés par les beautés des îles, « entretenues comme un superbe jardin », comme disait l'un d'eux. « Beaucoup de soldats disaient, ajoutait-il, qu'après avoir été en France, c'était presque (parmi ces Anglais) comme être chez soi; les gens étaient gentils» Et encore : «On pouvait se promener en liberté. On n'était pas obligés d'être armés, je veux dire porter des armes à feu. Uniquement ce qui était obligatoire, un couteau dans son étui, qui était réglementaire dans l'armée allemande, même en temps de paix. Mais à part cela, on n'avait besoin de rien. Dès qu'on arrivait en France, on savait qu'il fallait toujours avoir un pistolet ou un fusil, car on s'attendant à ce que la Résistance nous tire dessus »

Notre colonne de véhicules, qui s'est allongée depuis l'arrivée du groupe 2, sillonne l'île – bords de mer sublimes, collines charmantes, vues diverses époustouflantes – pour atteindre sur les hauteurs, à l'extrémité ouest de l'île, la Pleinmont Tower, poste d'observation typique construit par les Allemands (qui en édifièrent plusieurs, à divers endroits) et fort bien restauré une fois de plus.

Et c'est ensuite la visite d'une position d'artillerie à Torteval (la Batterie Generaloberst Dollmann), où le servant nous fait l'hommage d'une suggestive démonstration de tir, pour le plus grand plaisir des photographes attitrés du groupe.

1330 à 1445, au restaurant Rockmount :

Bon repas dans un restaurant typique des bords de mer (il se confirme qu'on trouve sur l'île autre chose que des sandwiches…). Puis :

1500 à 1600 au Fort Hommet :

Le groupe, toujours au complet, découvre les positions du fort Hommet, comprenant une batterie côtière de quatre pièces de 10.5 (l'une une fois encore parfaitement restaurée), installée aux abords d'une ancienne forteresse de l'époque napoléonienne aménagée et complétée sous le règne de Victoria et pendant la guerre par les Allemands.

1615 à 1830, retour au bercail :

On regagne l'aéroport de Guernesey, retrouvant notre Trislander et regagnant grâce à lui nos provisoires pénates sous une lumière plus que jamais étincelante. Service intérieur puis apéritif en attendant l'arrivée du second détachement, sur la terrasse de l'hôtel, au soleil couchant. Puis, souper facultativement italien (pour la plupart d'entre nous), marquant dignement la fin d'une bien belle journée.

Dimanche 16, 0730 à 1000 :

Après un solide petit déjeuner (comme chaque matin, nous constatons que l'hôtel mérite mieux ses étoiles par son buffet matinal que par ses collations en d'autres moments de la journée ou de la nuit), dûment restaurés donc nous gagnons la pointe sud-ouest de la baie de St-Aubin, en face de la capitale, pour une visite de la batterie Lothringen; nous y sommes reçus par Paul Burnal et son épouse, qui ont participé à l'organisation du périple en plusieurs de ses aspects et nous présentent cet ouvrage pour la restauration duquel celui-ci a conduit d'importantes recherches. Passionnant.

1000 à 1200 aux Jersey War Tunnels :

Encore une découverte fascinante : celle d'un ancien hôpital souterrain aménagé en mémorial de la seconde guerre, à la muséographie remarquable. On s'y laisse prendre, intellectuellement aussi bien qu'émotionnellement, et c'est à regret qu'on s'en arrache lorsque l'heure du départ a



sonné…

1200 À 1600, SUR LA CÔTE NORD :

Après un excellent repas dans un restaurant de la côte nord, on reprend la route pour rejoindre le lieu dit Les Landes où se trouve la batterie Moltke, qu'on visite une fois de plus avec grand intérêt.

1600 À 1800, ADIEUX À JERSEY :

Prenant ensuite le chemin de notre dernière étape, nous faisons halte sur la côte où nous pouvons réaliser l'ampleur de certains parmi les travaux réalisés par les Allemands (et leurs « esclaves », toujours plus nombreux à mesure que la guerre durait davantage). C'est en particulier le cas des immenses murs de béton dont ils encerclèrent les îles lorsque l'accès en était trop facile pour des troupes voulant débarquer… Impressionnant.

Et nous arrivons à la dernière étape du voyage, la visite des positions de La Corbière, sur la pointe sud-ouest de l'île. Nous y arrivons au moment où la marée montante commence d'isoler l'îlot dominé par le phare, et c'est merveille de voir la mer gagner du terrain, avec une surprenante rapidité, et recouvrir la petite route goudronnée qui, à marée basse, le relie à Jersey.

Et puis, ultime surprise : nous voici conviés à un somptueux apéritif en musique, grâce à la collaboration de deux musiciens armés de leurs binious …écossais. C'est l'heure des remerciements et des cadeaux à nos hôtes de la journée, après quoi nous regagnons St-Hélier.

2000 À 2300, UN BEAU SOUPER DE GALA :

Grand moment pour les homards qui ont grande allure dans leur belle armure rose-orangée. Ils nous sont fort bien servis au Doran's, agréable restaurant qu'on a eu l'amabilité d'ouvrir, ce dimanche soir, tout spécialement à notre intention. Propos de table, remerciements aux organisateurs qui sont vivement applaudis, puis retour au cantonnement pour notre dernière nuit sur les îles.

Lundi 17, retour sans histoire :

Départ matinal pour l'aéroport où nous embarquons vers 0900 pour Londres-Gatwick; transfert à Heathrow et retour dès 1400 sur Genève où, les montres remises à l'heure, nous débarquons au moment prévu, l'esprit et le cœur emplis de belles images, d'impressions vives et émouvantes, grâce à tout ce que nous avons découvert au fil de ces trois belles journées. Avant la séparation, chacun réitère aux organisateurs les remerciements qui leur sont dus, et l'on rentre chez soi en pensant peut-être déjà au plaisir qu'on aura à se retrouver pour le voyage ASMEM 2013…

Cap François BESSON



MUSÉOLOGIE DANS LE BADE-WURTEMBERG



Friedrichshafen est situé sur la rive allemande du Lac de Constance dans le Land du Bade-Wurtemberg.

Cette ville abrite des usines aéronautiques des groupe EADS et MTU, ainsi que les sociétés Dornier et Zeppelin, leurs musées, et possède un aéroport relié aux principales villes allemandes.

Durant la 2ème Guerre mondiale, la ville perdit son centre historique sous les bombardements alliés et conserva jusqu'en 1992 une importante garnison des Forces Françaises en Allemagne.

En 2012, la ville a fêté les 100 ans du vol du premier hydravion depuis le lac de Constance.



Dornier Museum – Friedrichshafen

A l'évocation du nom de Dornier, c'est près d'un siècle d'histoire de l'aviation, avec les premières interventions de l'ingénieur Claude Dornier en 1915 comme collaborateur du département aviation de la « Luftschiffbau Zeppelin », qui nous contemple.

Si Dornier, en tant que société, a disparu en 2002, une partie de ses activités a été rachetée par RUAG qui continue la fabrication du Do-228. Son nom continue de faire partie de l'histoire de l'aviation aux Etats-Unis, avec la « Dornier Seaplane Company », sous la direction du petit-fils du fondateur.



Le musée Dornier, voulu par la famille Dornier, a été inauguré en juillet 2009. C'est un bâtiment ultramoderne abritant, sur 5'000 m^2, une riche collection consacrée à l'un des pionniers de l'aviation, dont la spécialité principale fut l'hydravion. Le bâtiment du musée, lumineux et fonctionnel, permet de mettre en valeur un



patrimoine aéronautique unique au monde.

Avant la 2ème Guerre mondiale, Dornier a construit quelques-uns des plus beaux hydravions à coque métallique.

Ces avions, dont le célèbre « Wal » construit à plus de 200 exemplaires dès 1923, ont permis d'explorer le monde (arctique et antarctique) et d'ouvrir les premières lignes aéronautiques entre l'Europe et les Amériques, avec du courrier, puis des passagers.

Le Dornier Do-X, construit en 1929, a été le plus grand avion de l'entre-deux guerre, avec 48 mètres d'envergure et 40 mètres de long.

Hydravion propulsé par … 12 moteurs, il décolla du lac de Constance près d'Altenrhein en Suisse; le traité de Versailles interdisant à l'Allemagne de construire des avions.

Le Do-X inscrit un record du monde, le 21 octobre 1929, en transportant 10 membres d'équipage et 159 passagers au-dessus du lac de Constance.



De cette époque, il ne reste que quelques parties d'avion, de nombreux documents, une reproduction partielle de la cabine de l'un de ces vaisseaux de l'air, pour en apprécier le confort et, depuis juillet 2012, la reproduction d'un « Wal » construite par des passionnés.

En 1938, Dornier fit voler pour la Lufthansa le Do-26, un hydravion révolutionnaire entièrement métallique, avec moteurs basculants et flotteurs escamotables, mais la guerre interrompit l'essor pacifique de ce type d'avion. Les Do-26 construits furent convertis en appareil de transport et de reconnaissance maritime et jouèrent un rôle à la campagne de Norvège.

Dornier participa activement à la montée en puissance de la Luftwaffe en coopérant au programme de bombardier lourd lancé par le général Wever avec les Do-11, 19 et 23. Il équipa également la Luftwaffe de ses hydravions de reconnaissance et de sauvetage Do-18 (bimoteur) et 24 (trimoteur). Ce dernier fut construit après la guerre en France et en Es-

pagne et resta en service dans ce pays, jusque dans les années 1970 pour le sauvetage en mer; un appareil même été modernisé par Dornier dans les années 1980 avec des moteurs modernes, une nouvelle aile et le secret espoir d'en relancer la construction d'une version moderne.

Le bimoteur Do-17 et ses descendants 215, 217 et 317 participèrent à la 2ème Guerre mondiale, comme bombardier moyen, chasseur de nuit et avion de reconnaissance.



Le Do-214, hydravion géant de plus de 300 tonnes, fut l'une des dernières études menées par Dornier avant la fin de la guerre. Avec ses 60 mètres d'envergure, propulsé par 16 moteurs accouplés entraînant 8 hélices, il avait été conçu comme vaisseau transatlantique, avant d'être transformé en cargo militaire. Il ne dépassa pas le stade de la planche à dessin.

Le Do-335 « Pfeil » a été l'un des chasseurs les plus innovants de la Luftwaffe, mais, apparu trop tard, il ne rejoint jamais les unités de combat de la Luftwaffe. Avec deux moteurs en configuration push-pull (le moteur avant en position classique, un second moteur à l'arrière du fuselage), sa propulsion en faisait l'un des avions à hélices les plus rapides de la guerre, avec des pointes à plus de 770 km/h. De plus, il était équipé d'un siège éjectable, une nouveauté pour l'époque.

Les usines Dornier située à Friedrichshafen furent entièrement détruites durant la guerre. Claude Dornier, en tant que l'un des principaux fournisseurs d'armement de l'Allemagne nazie, fut jugé non coupable par les autorités chargées de la dénazification.

Toutefois, la « Dornier-Werke GmbH » fit faillite.



Le musée aborde la période 1939-1945 avec des documents, car peu d'avions Dornier de l'époque subsistent.

De nouvelles usines, plus modestes, furent reconstruites au bord

du lac de Constance et … Dornier se lança dans la fabrication de métiers à tisser, d'échelles et de profilés métalliques.

Dès 1956, Dornier participa au programme de remilitarisation de la République Fédérale d'Allemagne (RFA), en se lançant à nouveau dans l'aviation avec les Do-27 (en service dans notre Luftwaffe) et Do-28, deux appareils de liaison et de transport de petite taille.



En 1962, Dornier fut chargé par la Bundeswehr de construire un appareil de transport de troupes (36 soldats et leurs équipements) à décollage et atterrissage vertical, le Do-31.

Trois prototypes furent réalisés et le premier vol eut lieu en janvier 1967.

D'une haute technologie prouvant les capacités de Dornier à revenir sur la scène aéronautique mondiale, le Do-31, motorisé par 8 réacteurs pour assurer la sustentation et 2 réacteurs pour la propulsion, a été une réussite d'un point de vue technologique. Malgré ses qualités, le changement des besoins opérationnels de la Bundeswehr firent que le programme fut abandonné. L'un des prototypes, restauré magnifiquement, constitue une des pièces maîtresses du musée.

Le fondateur Claude Dornier quitta la société en 1962. La direction fut reprise par ses descendants.

Dornier continua de développer divers petits appareils dérivés de la





lignée du Do-28, avec le Do-228 et le Do-328.

La société participa également à la construction de plusieurs appareils en collaboration internationale comme le Breguet Atlantic et l'Alpha Jet.

Dornier fabriqua sous licence, pour le compte de la Bundeswehr, l'avion d'attaque Fiat G.91 et l'hélicoptère Bell UH-1D.



L'entreprise a été également active dans de nombreux programmes de drones, de missiles et de satellites.

En 1985, Dornier a été racheté par Daimler-Benz AG et revendu en 1996 à Fairchild.

La nouvelle entité se lança alors dans le développement d'un avion de transport civil à réaction pour les lignes régionales, le Do-728.

Les coûts de développement de l'appareil furent plus importants que prévu et, malgré la commande de 60 appareils par la Lufthansa, Fairchild, propriétaire de Dornier, se déclara en faillite.

Un seul Do-728 fut construit, mais ne vola pas.

Cette dernière partie de la vie de la société Dornier est magnifiquement abordée par le musée, avec de nombreux appareils exposés et une riche documentation permettant de comprendre l'histoire d'une société qui, née au bord du lac de Constance, partit à la conquête du monde.

Zeppelin Museum – Friedrichshafen

Zeppelin, un nom porteur de souvenirs pour nos grands-parents qui virent passer, dans les années 1920-1930, au-dessus de notre pays, les gigantesques vaisseaux aériens

argentés conçus, par le comte Ferdinand von Zeppelin, sur les bords du lac de Constance au début du 20ème siècle.



Le musée, situé sur les quais de Friedrichshafen à côté de l'arrivée du bac en provenance de Romanshorn, a été ouvert dans les années 1920.

Il présente, sur 4'000 m^2, l'histoire de ces dirigeables plus légers que l'air qui commencèrent leur carrière comme transporteurs de passagers, puis de bombardiers. Ils connurent leur âge d'or dans les années 1920-1930, avant de disparaître dans la catastrophe de l'Hindenburg et de renaître dans les années 1990, avec le Zeppelin NT.

Le musée abrite de nombreuses maquettes et pièces de dirigeables. Mais le clou du musée est la reconstitution à l'échelle 1:1 d'une partie du dirigeable « Hindenburg » permettant à tous de découvrir comment voyageaient les « touristes » des années 1920 et 1930.

Le comte Zeppelin commença à s'intéresser à la construction d'un dirigeable dès la fin de la guerre franco-allemande de 1870 et développa son idée après son départ à la retraite, vers la fin du 19ème siècle. Son brevet, déposé, spécifiait les principales caractéristiques de son futur vaisseau : squelette rigide, gaz contenu dans des poches, moteurs pour la propulsion et nacelle séparée de l'enveloppe.



En 1898, afin de permettre la construction du premier exemplaire, un gigantesque hangar flottant a été bâti près de Friedrichshafen sur le lac de Constance. A l'intérieur, on procéda au montage d'un géant de 128 mètres de longueur, le LZ-1.



Le 2 juillet 1900, le LZ-1 fut sorti de son hangar et effectua son 1er vol devant des milliers de spectateurs. Le vol dura une quinzaine de minutes, accompagné de divers incidents, mais le comte Zeppelin avait prouvé la validité du concept.

Puis les LZ-2 à LZ-6 permirent de parfaire la formule. Une société de transport de passagers fut créée en 1909, la DELAG. Elle utilisa les aéronefs construits pour le transport aérien.

Juste avant le déclenchement de la 1ère Guerre mondiale, la DELAG avait transporté plus de 34'000 passagers et parcouru plus de 40 fois le tour du globe.

Dès le début des hostilités, les Zeppelin de la DELAG furent placés sous le commandement de l'Amirauté allemande qui réalisa les avantages d'avoir en sa possession des dirigeables lui permettant de faire des missions et des reconnaissances lointaines; l'Armée les utilisait dans des raids de bombardement sur la Grande-Bretagne.



Entre 1915 et 1917, les usines Zeppelin, sous contrôle militaire, fabriquèrent 2 dirigeables par mois, répartis à parts égales entre la marine et l'armée. Plus de 100 appareils furent utilisés et construits durant la guerre.

Le comte Zeppelin disparaît en 1917 et après la guerre, sa société, sous la direction de son successeur, Hugo Eckener, se lança à nouveau dans la construction de dirigeables civils dont le LZ-120 « Bodensee » qui décolla en 1919 et créa un service régulier entre Friedrichshafen, Münich et Berlin en quatre heures de vol.

Mais les vainqueurs de 1918 stoppèrent net les nouvelles activités de la DELAG d'après-guerre. Ils décidèrent que tous les dirigeables, survivants ou en construction, seraient attribués aux nations vainqueurs de la guerre, par conséquent, à d'autres nations que l'Allemagne.

Zeppelin en fut réduit à fabriquer des ustensiles de cuisine en aluminium.



Les successeurs du comte n’abandonnèrent pas et, comme compensation des dommages de guerre en faveur des USA, ils lancent la construction, en 1924, du LZ-126 qui sera livré aux Etats-Unis sous le nom de ZRS-3 « Los Angeles ». Ce dernier connaîtra une longue carrière dans la marine américaine, avant d’être rayé des registres en octobre 1939 et démonté.

Cette construction sauva toutefois définitivement la société de la faillite.

En 1927, Zeppelin lança la construction du plus célèbre de ses dirigeables, le LZ-127 « Graf Zeppelin ».

Avec ses 236 mètres, il est le plus grand aéronef de son époque.

Il parcourt le monde, transportant passagers et marchandises, réalisant le premier tour du monde en août 1929 en 21 jours sur plus de 49'000 kilomètres.

Le « Graf Zeppelin » devient un mythe. Partout où il passe, les foules se rassemblent pour le voir.

Il assure également, de manière régulière, la ligne commerciale entre Friedrichshafen et Rio de Janeiro.

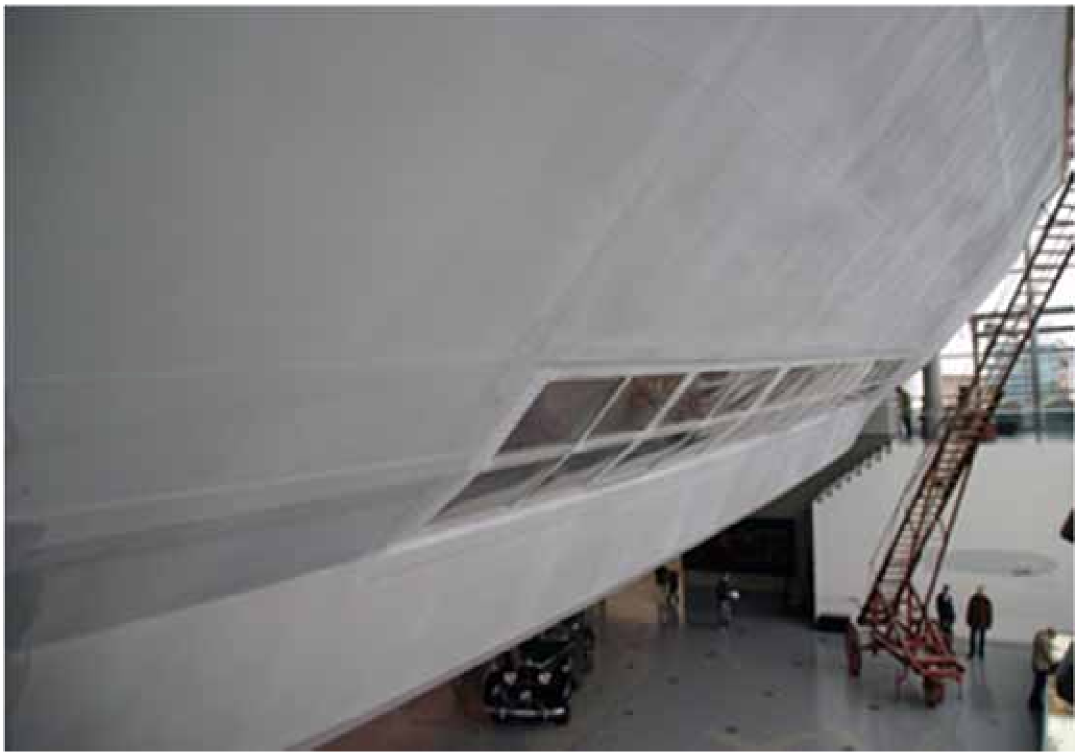
Le successeur du « Graf Zeppelin », le LZ-128 est en phase de conception lorsque survient la catastrophe du dirigeable anglais R-101 gonflé à l’hydrogène.

Les usines Zeppelin décident d’abandonner le projet et se concentrent sur la construction du LZ-129 gonflé à l’hélium, un gaz moins porteur que l’hydrogène, mais non explosif; d’où les dimensions hors normes du nouvel engin.

Toutefois, les Américains refusent la livraison de ce gaz et le LZ-129 « Hindenburg » sort en mars 1936 de son hangar, gonflé à l’hydrogène.

Dès l’arrivée des Nazis au pouvoir en 1933, ces derniers voient toutes les possibilités offertes par les Zeppelins pour promouvoir leur idéologie à travers des opérations de propagande; les plus légers que l’air ne les intéressent pas, car ils misent tout sur le développement de l’aviation.

Les queues des appareils sont alors revêtues des swastikas noirs,



symboles du nouveau régime.

L'Hindenburg était gigantesque, 245 mètres de longueur, 41 mètres de diamètre et 190'000 m^3 de gaz. Il transportait 50 passagers, dans un luxe encore inconnu à cette époque. Le volume se répartissait en 25 cabines doubles sur deux ponts, avec salles à manger, fumoir, cuisine, WC, douches et promenade panoramique.

En mission de propagande, le LZ-129 accomplit ses traversées de l'Atlantique avec des passagers en compagnie du LZ-127.

Le drame survient aux Etats-Unis, à Lakehurst, le 6 mai 1937, lors de l'atterrissage, à 19H25. Le dirigeable, en vol stationnaire à 80 mètres d'altitude, prend feu près de la dérive supérieure.



En quelques secondes, c’est le drame; le feu progresse rapidement à travers la structure d’aluminium du dirigeable et, 34 secondes après le début de l’incendie, l’engin est à terre.

Sabotage ou accident, le mystère demeure, mais l’accident semble le plus probable avec un engin rempli d’hydrogène. 35 personnes périrent dans l’accident.

Le dirigeable perdit ce jour-là la confiance du public et Hugo Eckener jura de ne plus jamais transporter de passagers, sans que son dirigeable soit gonflé à l’hélium. Le LZ-130 en construction fut conçu dès juin 1937 pour cela.

L’hélium n’arriva jamais et le LZ-130 « Graf Zeppelin II » décolla tout de même de Friedrichshafen le 14 septembre 1938. Le LZ-130 ne transporta jamais de passagers mais fut utilisé pour la propagande et pour des missions d’espionnage le long des côtes de Grande-Bretagne et des frontières de la Tchécoslovaquie.

Le 1er septembre 1939, la guerre se déclencha et les deux zeppelins survivants, les « Graf Zeppelin I et II », furent dégonflés et entreposés dans un hangar à Frankfort.

La construction du LZ-131 fut interrompue.



En 1940, Göring ordonna la destruction des deux dirigeables et leur structure d'aluminium fut fondue pour faire des avions.

Durant la guerre, les usines Zeppelin de Friedrichshafen furent détruites.

Les idées de la société « Luftschiffbau Zeppelin GmbH » disparue furent reprises par la « Zeppelin Luftschifftechnik GmbH » et, en septembre 1997, le Zeppelin NT « Friedrichshafen » prit son envol, confirmant le retour dans la course du plus léger que l'air.

Depuis, cet appareil est construit en série. Les visiteurs du lac de Constance voient régulièrement dans les airs un Zeppelin naviguer majestueusement, fendant l'azur, sans bruit, porté par les airs en digne héritier de ses prédécesseurs.

Texte : Lt col Marc GIRARD
Photos : Marc, Nathan et Loïc GIRARD

Sites internet
http://www.dorniermuseum.de
http://www.zeppelin-museum.de

A lire

- Dornier – Werksgeschichte und Flugzeugtypen, DK – Delius Klasing Verlag, ISBN 978-3-7688-2910-5
- Claude Dornier, DK – Delius Klasing Verlag, ISBN 978-3-7688-1970-1
- Flugschiff DO-X, DK – Delius Klasing Verlag, ISBN 978-3-7688-1841-4
- Dornier Wal, Motorbuch Verlag, ISBN 978-3-6130-3452-5
- Dornier Do 335, 435, 635, Motorbuch Verlag, ISBN 978-3-6130-2380-2
- Dirigeables – l'épopée méconnue des géants du ciel, Gallimard, ISBN 2-07-051320-3
- Der Zeppelin, Motorbuch Verlag, ISBN 978-3-613-034409-9
- LZ 129 Hindenburg – Luxusliner der Lüfte, Sutton Verlag, ISBN 978-3-86680-585-9

LIEU DE MÉMOIRE - EDERSEE, HESSE

Située au cœur de l'Allemagne, dans la région du Hochsauerland, la vallée de l'Eder est un lieu idyllique pour les promenades à pied et à vélo.



La vallée offre aux amateurs de sports lacustres un magnifique lac artificiel, l'Edersee, propice à la pratique de leur sport; deux bateaux de croisière assurent même le tour du lac.

Cette vallée de l'Eder, dominée par le Château de Waldeck et ses pièces d'artillerie, fut le théâtre en 1908 du début de la construction d'un barrage d'importance : 400 mètres de longueur, 47 mètres de haut, 6 mètres de large à son sommet, et 36 mètres au sol.

Cette retenue d'eau créa un lac de 27 km de long, d'une contenance de 200 millions de m^3 d'eau, fournissant eau potable et électricité aux villes et industries du bassin de la Ruhr et de la région de Kassel. Il fut inauguré en 1914.

L'OPÉRATION « CHASTISE »

Dans les années 30, avant le début des hostilités en Europe, L'Etat-Major du Ministère de l'air britannique, avec un sens de l'anticipation peu développé, avait défini les objectifs clés à détruire sur le territoire allemand en cas de nouvelle guerre.

La très industrialisée région de la Ruhr était classée en tête de liste et on avait identifié, pour nuire à sa capacité industrielle de manière rapide, des cibles majeures : ses barrages et retenues d'eau.

Ces derniers alimentaient en eau et électricité usines et population et participaient à la régulation des eaux pour la navigation fluviale sur les nombreux canaux de la région.

Les détruire pouvait provoquer le chaos chez les civils et perturber gravement l’industrie de guerre allemande, en la frappant au cœur.

En 1942, Winston Churchill ressortit l’idée du carton, afin de démontrer à ses alliés russes et américains que la Grande-Bretagne était capable de mener des opérations militaires d’importance.

Mais endommager, voire détruire un barrage, n’est pas chose aisée. Il résiste aux attaques classiques par bombardement par le simple fait de sa taille. Pour réussir un bombardement, il aurait fallu déverser une telle quantité d’explosifs, au même moment et au même endroit, que, techniquement parlant, c’était impossible à réaliser avec les moyens à disposition à l’époque.

L’Etat-Major de la RAF envisagea une attaque par avion torpilleur mais les Allemands avaient anticipé ce type d’attaque; les murs des barrages, côté amont, étant protégés par un solide filet anti-torpilles, tel un cuirassé à quai dans un port.

La RAF fit appel à Sir Barnes Wallis, brillant ingénieur aéronautique britannique, pour essayer de résoudre la quadrature du cercle et permettre de lancer la mission. Wallis avait travaillé sur une demande de la Royal Navy : une bombe antinavire de 10 tonnes, lâchée de 12'000 mètres ! Mais aucun avion n’existait pour la transporter à cette altitude !

Wallis avait réfléchi à la question et il exposa une idée un peu folle, faisant appel à une bombe suspendue sous un avion, mise en rotation inversée par un moteur et lâchée à une altitude donnée. La bombe devait rebondir, tel un caillou, sur la surface de l’eau, pour littéralement « sauter » par-dessus les filets anti-torpilles, avant de couler le long du mur du barrage et exploser, grâce à des détonateurs hydrostatiques, provoquant une onde de choc qui, propagée par la masse d’eau retenue, endommagerait la structure du mur du barrage.

Cette triple astuce : bombe « sauteuse » + explosif + onde de choc permettait de diminuer la quantité d’explosif à transporter et rendait possible la recherche, dans le parc aérien de la RAF, d’un vecteur capable de la transporter. Mais, comme dans toute grande idée, il y eut quelques pas à franchir de la théorie à la réalité, en avant et en arrière, avant d’aboutir à l’engin parfait.

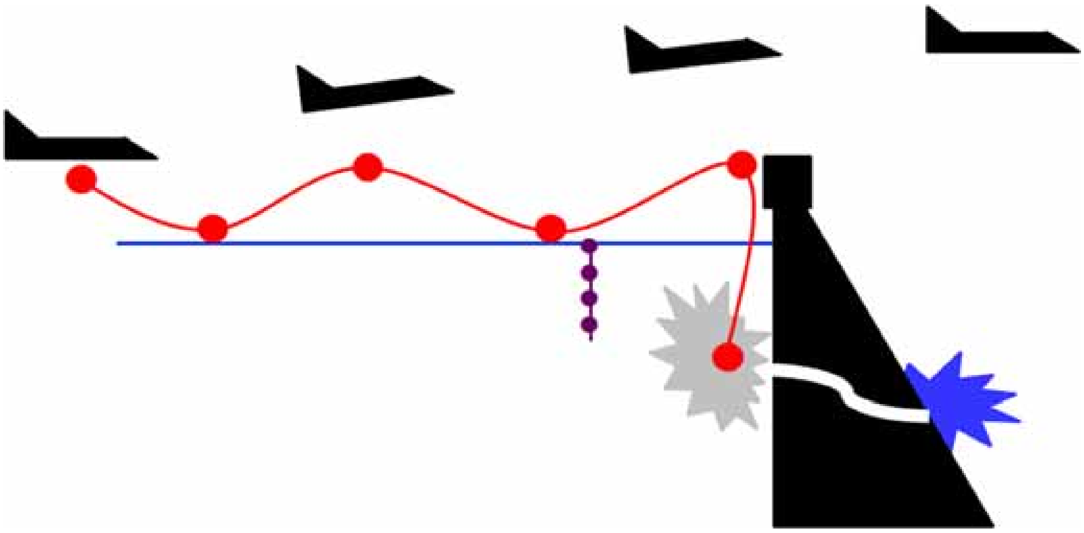
Dès octobre 1942, les essais commencèrent pour définir la forme idéale du projectile, le type d’explosif, le moyen de transporter la bombe, sa mise en rotation, sa hauteur de lancement, … le tout afin de pouvoir la

larguer sans risque pour l'avion porteur.

Le point le plus délicat fut de trouver le juste compromis entre :

- l'altitude,
- le point de largage,
- la vitesse de l'avion.

Sans une maîtrise parfaite de ce compromis par le pilote de l'avion, la bombe, une fois larguée de son support, pouvait rebondir trop haut et détruire l'avion …



Les essais étaient en cours avec des maquettes inertes de la bombe sur des barrages britanniques, lorsque le commandant du Bomber Command, Sir Arthur Harris, reçut la mission de constituer une escadrille spéciale pour mener à bien ce type d'attaque sur les barrages choisis par l'Air Ministry.

Les barrages étaient ceux de la Möhne (page suivante - photo de gauche), de l'Eder (photo de droite), de la Sorpe, de la Lister, de la Schwelme et de l'Ennepe.

Le « Squadron 617 », sous le commandement du Wing Commander Guy P. Gibson, fut créé le 23 mars 1943 sur la base de Scampton dans le Lincolnshire. Gibson, vétéran des missions de bombardement au-dessus de l'Allemagne, put choisir lui-même les équipages composant son escadrille de bombardiers.

Gibson n'était pas au courant de l'objectif final dévolu à son escadrille.

Mais il avait reçu l'ordre d'entraîner ses hommes à lâcher, selon les





calculs de B. Wallis et des techniciens de la RAF :

- une bombe spéciale,
- de nuit,
- au-dessus de l'eau,
- à une altitude de 18 mètres,
- à une distance d'objectifs se situant entre 366 mètres et 411 mètres,
- à 400 km/h,

Une gageure à l'époque, car les moyens de pilotage et de navigation des avions étaient fort peu développés et assez imprécis !

L'appareil choisi pour accomplir cette mission était le bombardier lourd Avro « Lancaster », cheval de bataille du Bomber Command.

D'une envergure de 31 mètres pour 22 mètres de long, le « Lancaster » était propulsé par 4 moteurs Rolls-Royce Merlin de 1'280ch.

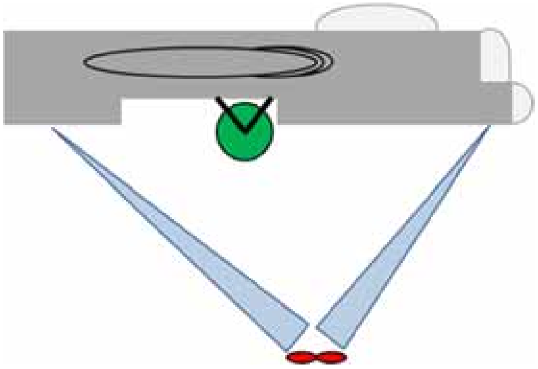


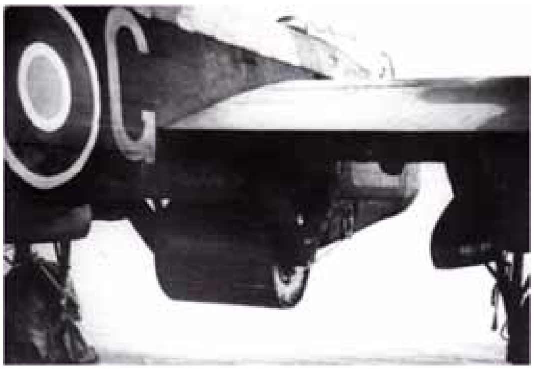
D'un poids en ordre de bataille de 29 tonnes, il pouvait transporter de 6,5 à 10 tonnes et avait une autonomie de 4'000 km au maximum.

Avro construisit une version spécialement modifiée pour l'occasion; 20 appareils étant affectés au « Squadron 617 ».

Les différences principales, entre la version de série et la version livrée au « Squadron 617 », résidaient dans :

. la suppression des soutes à bombes,





. la suppression des tourelles de défense supérieures,

. le rajout, sous le ventre entre les ailes, de deux supports en V au centre de gravité de l'appareil, entre lesquels était fixée «Upkeep», la bombe sauteuse (un cylindre de 152 cm de long pour 142 cm de diamètre, d'un poids de 4,19 tonnes dont 2,29 tonnes d'explosif, du Torpex),

. la présence de deux projecteurs lumineux sous le ventre, dont les faisceaux convergeaient à l'altitude de largage optimale.

Les bombes « sauteuses » furent livrées au « Squadron 617 » durant la première quinzaine du mois de mai, après que les derniers appareils réalisés eurent validé le bon fonctionnement de la bombe.

L'État-Major de la RAF décida de la date de l'attaque : l'opération « Chastise » serait lancée la nuit du 16 au 17 mai 1943.

Cette date avait été choisie en fonction de la pleine lune, facilitant la mission, accessoirement celle de la Flak, et surtout parce que les barrages étaient pleins.

Gibson fut informé le 15 mai 1943 de ses objectifs et autorisé à parler à ses commandants de bord, le reste des équipages recevant l'information le lendemain, seulement quelques heures avant le départ en mission.

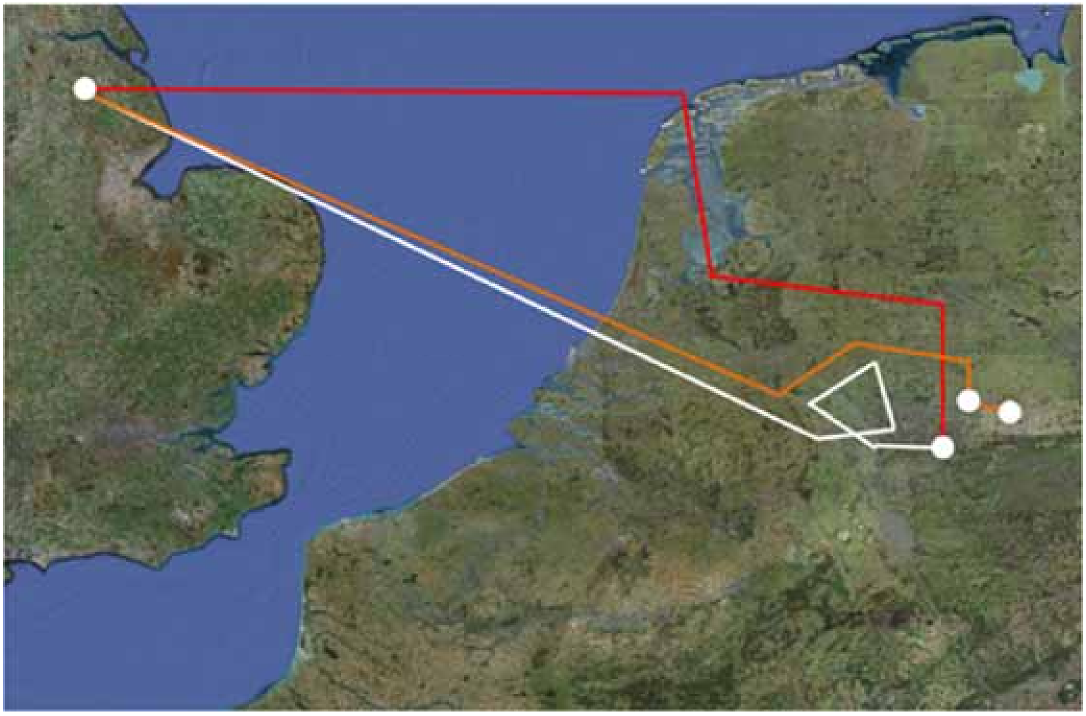
L'attaque

Le jour J, le 16 mai 1943, 19 avions prirent l'air, divisés en 3 formations d'attaque :

- le 1er groupe, avec Gibson à la tête de 9 appareils, avec pour objectifs les barrages de Möhne et de l'Eder,
- le 2ème groupe, 5 appareils, avec pour objectif le barrage de la Sorpe,
- le 3ème groupe, 5 appareils, comme « réserve mobile » à la disposition de Gibson.

Le 2ème groupe décolla en premier le 16 mai 1943 vers 2100, sur une route Nord pénétrant le continent par le Zuiderzee aux Pays-Bas,

Le 1er groupe décolla à 2140, en 3 groupes de 3 appareils par intervalle de 10 minutes, sur une route 80 km plus au sud,



Le 3ème groupe décolla à 2355 sur une route parallèle à celle du 2ème groupe.

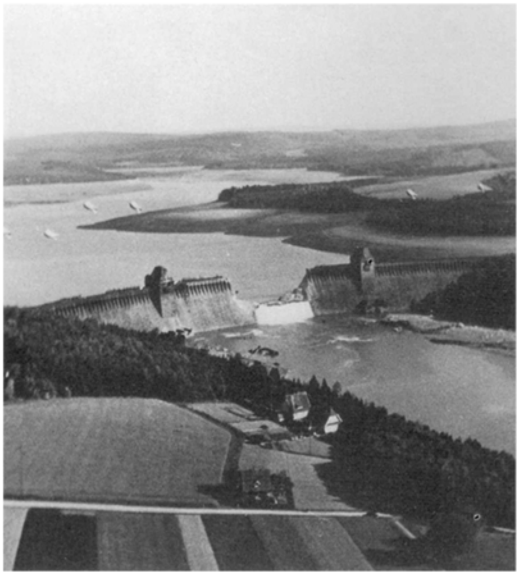
Toute de suite après le décollage, les avions devaient voler à une altitude de 30 mètres pour passer au-dessous des radars allemands et cela, sans radar de suivi de terrain, équipement commun des avions d'attaque modernes !

Le 2ème groupe fut durement pris à parti par les défenses anti-

aériennes allemandes basées aux Pays-Bas. Sur 5 appareils, un seul survécut et put continuer sa mission.

Le 1er groupe de Gibson eut plus de chance. Volant au raz des « tulipes » au-dessus de la Hollande et comptant sur les nerfs et l'excellente acuité visuelle des navigateurs pour signaler, à temps, tout obstacle au pilote, il passa avec tous ses appareils, n'en perdant qu'un, touché par la Flak, et mit le cap sur le barrage de la Möhne.

Le clair de lune facilita sa mission. Gibson attaqua le premier : sa bombe, mise droit au but, explosa en plein milieu du mur du barrage. Un second appareil largua sa bombe, mais elle rebondit sur le parapet du mur du barrage et explosa sur l'usine électrique située au pied du barrage. L'avion lanceur, durement touché par la Flak du barrage, explosa.



Un 3ème appareil lança son attaque et sa bombe explosa comme prévu, mais le barrage tenait bon. Gibson détourna les tirs de la Flak avec son avion et un 4ème appareil largua sa bombe sans plus d'effet.

Le 5ème coup fut le bon et le barrage céda. Une brèche de 77 mètres de large sur 22 mètres de hauteur fut ouverte : 134 millions de m^3 d'eau s'engouffrèrent dans le trou pour se déverser dans la vallée de la Ruhr.

Gibson renvoya les avions « vides » vers l'Angleterre et partit à l'assaut du barrage de l'Eder avec les 3 appareils restants.

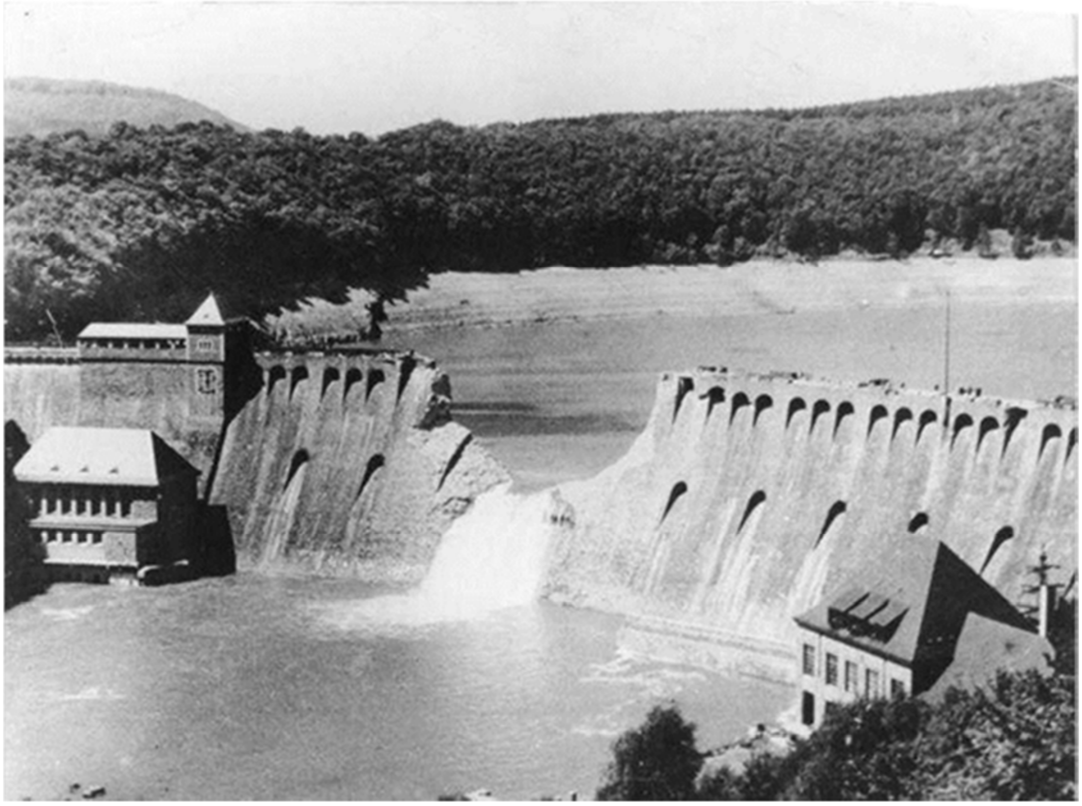
Le barrage de l'Eder étant situé dans le fond d'une vallée encaissée et tortueuse, le 1er appareil dut faire 6 tentatives d'approche, avant de pouvoir larguer sa bombe, sans résultat.

Un second avion fit une tentative, mais la bombe rebondit sur le parapet, touchant de plein fouet son lanceur qui explosa.

Le dernier appareil réussit son largage et le barrage céda, libérant plus de 200 millions de m^3 d'eau.

Le groupe de réserve appuya le survivant du 2ème groupe sur le barrage de la Sorpe avec 3 appareils, mais un seul coup au but fut réussi, sans faire bouger le barrage.

Deux autres avions attaquèrent les barrages de la Lister et de la



Schwelme, sans résultat.

LES RÉSULTATS

330 millions de m3 d’eau se déversèrent dans la région de la Ruhr et de Kassel.

La rupture du barrage de la Möhne détruisit sur 80 km en aval des maisons, des usines, des routes, des chemins de fer et des ponts. De nombreuses fermes furent détruites et leur cheptel périt dans les flots déchaînés. Quelques mines souterraines furent également inondées. La rupture du barrage de l’Eder causa moins de dégâts, mais toucha la ville de Kassel, à 35 km en aval.

Entre 1'200 et 1'600 personnes périrent lors de la rupture des barrages. Plus de 700 étaient des prisonniers de guerre. De nombreuses terres arables furent emportées par les crues ou recouvertes de boue et impropres à la culture jusque dans les années 1950.

L’impact le plus visible de ces destructions fut la diminution de la fabrication d’électricité durant quelques semaines. Les Allemands réagirent immédiatement et le ministre de l’armement, Albert Speer, transféra rapi-

dement 7'000 hommes sur les deux barrages pour entreprendre leur reconstruction.

En octobre 1943, les barrages reprenaient leurs activités, 5 mois à peine après leur destruction.

Albert Speer, dans son livre « Au cœur du IIIème Reich », mentionne que les Alliés avaient passé tout près d'un succès important, si tous les barrages avaient été détruits. Une méthode plus efficace que les bombardements des villes allemandes par des milliers d'avion !

Wallis et Speer se posèrent la question du « pourquoi n'avoir pas essayé d'empêcher les réparations des deux barrages par des raids alliés réguliers ».

Plus besoin de bombe « sauteuse » pour cela. De simples bombes conventionnelles auraient perturbé, voire empêché les travaux de reconstruction et le rétablissement du potentiel aquifère et électrique des barrages. Le débat est ouvert …

Peut-être l'un des objectifs de la mission était-il ailleurs ? Son succès remonta le moral de la population britannique qui subissait depuis 1940 les bombardements de la Luftwaffe. Cette mission a sans nul doute contraint la Wehrmacht à maintenir à l'intérieur du territoire du Reich des troupes qui auraient pu être employées sur d'autres théâtres d'opérations des forces de l'Axe.

Les survivants des 133 hommes du « Squadron 617 », dont 56 disparurent durant la mission, furent reçus à Buckingham Palace par le roi Georges VI et décorés.



Le « Squadron 617 », après cette mission, prit la devise « Après moi le déluge » et fut engagé, tout au long de la guerre, dans des missions particulières, tels les bombardements du Tirpitz ou des abris de sous-marins avec les nouvelles bombes mises au point par Wallis, la « Tallboy » de 5'400 kg et la « Grand Slam » de 10'000 kg.

Le « Squadron 617 » porte depuis cette mission le nom de « Dam Busters », les briseurs de barrage.

De nos jours, il existe toujours au sein de la RAF. Il est équipé de Tornado de différentes versions.

Il a été engagé, en 2003, dans l'invasion de l'Irak et est actuellement basé sur la base de RAF Lossiemouth.

En 1977, le « Protocole additionnel aux Conventions de Genève du 12 août 1949 relatif à la protection des victimes des conflits armés internationaux (Protocole I), 8 juin 1977 » a été signé à Genève et un article de ce protocole mérite toute notre attention :

- Article 56 - Protection des ouvrages et installations contenant des forces dangereuses
- 1. Les ouvrages d'art ou installations contenant des forces dangereuses, à savoir les barrages, les digues et les centrales nucléaires de production d'énergie électrique ne seront pas l'objet d'attaques, même s'ils constituent des objectifs militaires, lorsque de telles attaques peuvent provoquer la libération de ces forces et, en conséquence, causer des pertes sévères dans la population civile. Les autres objectifs militaires situés sur ces ouvrages ou installations ou à proximité ne doivent pas être l'objet d'attaques lorsque de telles attaques peuvent provoquer la libération de forces dangereuses et, en conséquence, causer des pertes sévères dans la population civile.



Un épilogue, en forme de conclusion, 34 ans après l'attaque.

La vallée de l'Eder a retrouvé son calme et vit au rythme du tourisme dans un splendide environnement naturel préservé, avec une réserve naturelle, le « Nationalpark Kellerwald-Edersee ».

Quant à la vallée de Ruhr, elle est à nouveau au cœur de l'industrie et de l'innovation en Allemagne.

Texte : Lt col Marc GIRARD
Photos : Marc, Nathan et Loïc GIRARD

Sources / A lire



- Albert Speer, « Au Coeur du Troisième Reich », Pluriel, 2011
- Guy Gibson « Enemy Coast Ahead », 1944
- Paul Brickhill « Les briseurs de barrages », Presses de la Cité 1954
- « L'encyclopédie des armes », Editions Atlas
- « Troupes d'élite », Editions Atlas
- Articles Wikipédia (français, allemand, anglais)

A voir

- « Les briseurs de barrages (The Dam Busters) », 1955, de Michael Anderson disponible en DVD

A construire

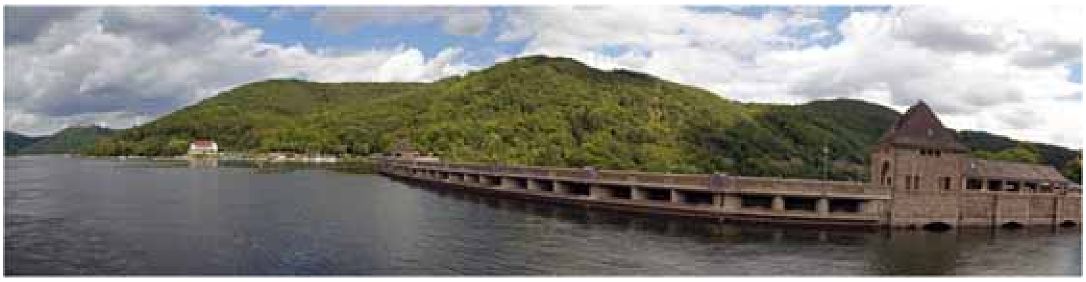
- Revell 1:72 Lancaster B.III « Dambusters »
- Tamiya 1:48 Avro Lancaster Dambuster / Grand Slam Bomber

Photos noir-blanc (Wikimedia Commons)

Public domain authorization United Kingdown Government Bundesarchiv Bild 183-C0212-0043-012, Edertalsperre, Zerstörung

Photos satellite

Google maps



LE RÉGIMENT DE MEURON AUX INDES

Si vos pas vous mènent un jour du côté du château de Colombier, ne manquez pas de visiter son magnifique musée militaire et, surtout, la salle consacrée au prestigieux régiment de Meuron ! Sans doute serez-vous intrigués par le côté exotique de certains des objets présentés. Ces derniers illustrent un étonnant chapitre du service étranger, dont nous allons brièvement évoquer ici les faits les plus marquants.



Charles-Daniel de Meuron (1738-1806), lieutenant-général au service de Sa Majesté Britannique et fondateur du régiment (Caisse de famille de Meuron, Musée militaire de Colombier)

CONTEXTE HISTORIQUE

En cette fin de XVIIIème siècle, la Compagnie Hollandaise des Indes Orientales étend son influence sur le Cap de Bonne-Espérance, Ceylan et une bonne partie de l'Indonésie actuelle. Pour la défense de ses possessions, elle dispose de sa propre flotte, d'une armée et de positions fortifiées, notamment dans l'île de Ceylan qui constitue un relais stratégique entre le Cap et Batavia, son centre commercial des îles de la Sonde. Non contente de faire du commerce, elle est souveraine en matière de traités, peut battre monnaie et même déclarer la guerre. A cette époque, elle est en concurrence accrue avec la puissante Compagnie Anglaise des Indes Orientales. La menace que les Britanniques font peser sur leurs lignes commerciales incite les Hollandais à rechercher une alliance. Ils la trouvent auprès des Français qui, également aux prises avec les Anglais, doivent à tout prix défendre leurs établissements des Indes et Port-Louis (Ile Maurice), vitaux pour leurs communications. Depuis la deuxième moitié du XVIIème siècle, la France possède divers comptoirs sur la côte de Coromandel[1], notamment le port avantageux de Pondichéry avec les Anglais pour voisins immédiats. Elle a également noué diverses alliances, en particulier avec Tippoo-Saïb, souverain de Mysore, dont il sera question plus

loin. Pourtant, depuis le renvoi de Dupleix en 1754, elle voit son influence diminuer et ses possessions menacées par la puissance maritime de l'Angleterre, laquelle ne cesse d'étendre son influence sur le continent indien. A ses possessions de la côte de Malabar se sont ajoutés de nouveaux territoires à l'intérieur de la péninsule et sur la côte de Coromandel avec le port de Madras qu'elle fortifie en construisant le fort Saint-Georges.

Les Hollandais ont déjà des troupes aux Indes, notamment le régiment suisse de Waldner. Les jugeant insuffisantes pour assurer leur défense, ils sollicitent l'aide de la France. Ainsi, sous les auspices du duc de Choiseul, le régiment suisse-neuchâtelois Meuron est-il créé au service de la compagnie marchande.

Création du régiment de Meuron

Le 28 mai 1781 est signée à Paris une capitulation officialisant la création d'un régiment suisse au service de la Compagnie Hollandaise des Indes Orientales. Les signataires en sont Charles-Daniel de Meuron et les représentants de ladite Compagnie.

Né à Saint-Sulpice/NE le 6 mai 1738, Charles-Daniel avait servi la France en tant qu'officier au régiment de Hallwyl de 1755 à 1765, puis aux



Porte-documents (Caisse de famille de Meuron, Musée militaire de Colombier)

Gardes-Suisses de 1765 à 1781. Apprécié de ses employeurs, il avait été fait chevalier de l'Ordre du Mérite Militaire, décoration créée par Louis XV pour récompenser les officiers de religion protestante. Ce 28 mai 1781, il devient à la fois commandant et propriétaire d'un régiment privé qui portera dorénavant son nom. Aux termes de cette capitulation, de Meuron s'engage à mettre sur pied un régiment de 1'120 hommes, entièrement équi-

pé, d'ici à la fin du mois d'octobre de la même année, composé d'au moins deux tiers de Suisses recrutés dans les territoires de la Confédération helvétique et les contrées limitrophes. L'article 3 précise que les officiers, à l'exception de ceux de deux compagnies nommés par les Hollandais, devront tous être Suisses et que la religion protestante sera de rigueur pour tous les membres du régiment ! En outre, "le régiment sera composé d'un chef commandant propriétaire qui aura rang de colonel, d'un commandant en second qui aura rang de lieutenant-colonel, d'un major, de dix capitaines, de dix capitaines-lieutenants, de dix lieutenants, d'un lieutenant-trésorier, de trois enseignes, d'un premier chirurgien, de dix chirurgiens en second, d'un sergent-tambour, de 1'120 hommes, y compris douze canonniers, 4 sergents et 4 caporaux dans chaque compagnie" (article 5).

Recrutement et départ pour le Cap

Les opérations de recrutement sont grandement perturbées par des difficultés de tous ordres : obstruction des cantons suisses, maladies, indiscipline des recrues et manque de zèle des jeunes officiers. Le 27 mars 1782 enfin, le régiment prête serment de fidélité à Saint-Pierre d'Oléron en présence du gouverneur de l'île et des représentants de la Compagnie. Il faut attendre la fin de juillet pour le voir embarquer sur deux vaisseaux, le Fier et l'Hermione. Le vrai départ a lieu le 4 septembre, une fois réunie une flotte marchande de 300 bateaux, escortée de quatre vaisseaux de ligne et de cinq frégates. Après cinq mois d'une traversée très éprouvante, le régiment, réduit à 850 hommes (103 hommes ont perdu la



Le régiment débarque au Cap (Caisse de famille de Meuron, Musée militaire de Colombier)

vie), arrive en vue du Cap de Bonne-Espérance. Nous sommes le 6 février 1783.

Le régiment passera cinq années au Cap, au cours desquelles il sera en butte à de sérieux problèmes tant disciplinaires que pécuniaires. Son effectif ira sans cesse diminuant, à tel point que la Compagnie le remplacera par le régiment de Wurtemberg. Dans les années 1787-1788, il est transféré à Ceylan. Son commandant est alors Pierre-Frédéric de Meuron, nommé colonel en chef le 1er avril 1787, son frère Charles-Daniel ayant décidé de retourner en Europe pour y régler des problèmes financiers.



Pierre-Frédéric de Meuron (1746-1813), lieutenant-général au service de Sa Majesté Britannique (Caisse de famille de Meuron, Musée militaire de Colombier)

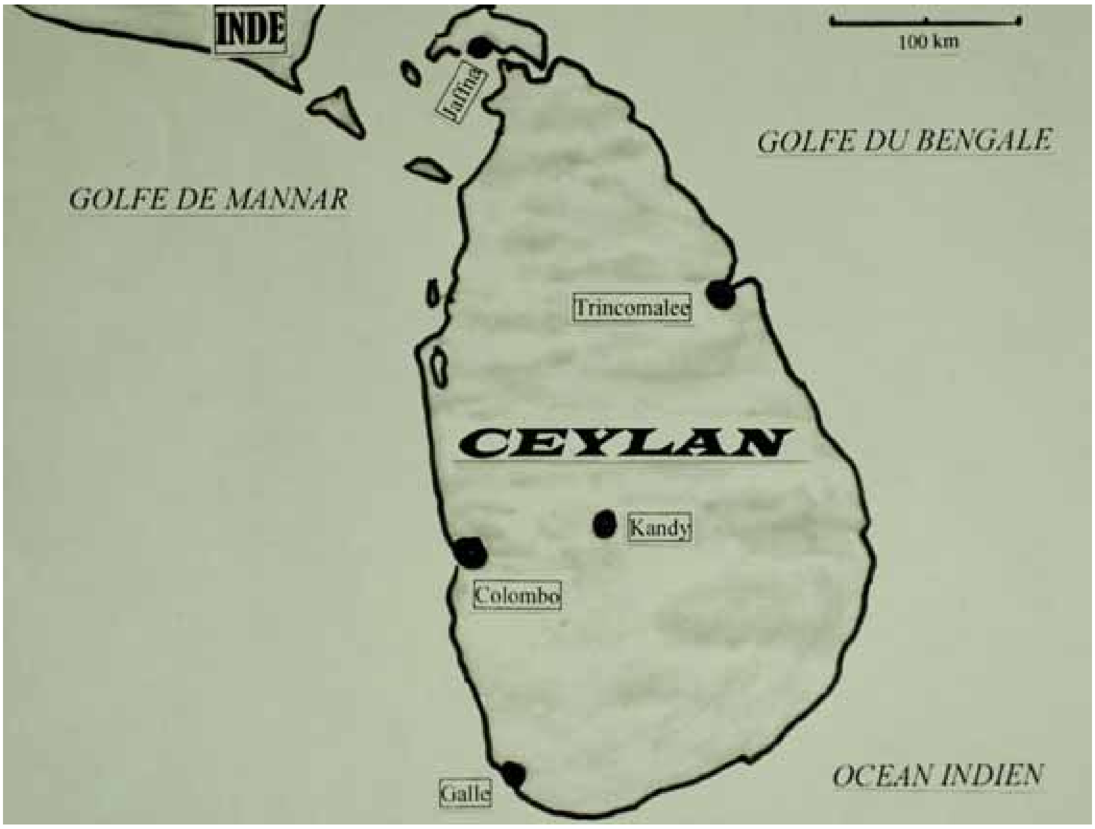
LE SÉJOUR À CEYLAN

A Ceylan, le régiment de Meuron constitue la principale défense de l'île; il occupe des positions à Colombo, Trincomalee et Galle, au Sud-Ouest. A Cochin, sur la côte occidentale du sous-continent indien, 300 de ses hommes renforcent la garnison hollandaise qui s'y trouve.

En 1795, les Anglais débarquent à Ceylan. En 1787 déjà, ils avaient rompu leurs relations avec la France, redoutant que cette dernière n'utilisât l'île comme base pour des opérations en Inde. Le régiment de Meuron se trouve alors dans une situation ambiguë, ne sachant de qui prendre ses ordres, car à cette époque bien des choses ont changé en Hollande. La République batave, installée par les révolutionnaires français, a pris le relais du Stathouder[2] Guillaume V d'Orange. Ce dernier, qui s'est réfugié à Londres, ordonne au gouverneur hollandais de Ceylan "de recevoir à Trincomalee et dans les autres parties de la colonie sous son autorité, les troupes de Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne et de recevoir également dans les autres ports, les vaisseaux de guerre, frégates et autres bâtiments armés qui sont envoyés sur ordre de Sa Majesté. Vous devez les considérer comme des troupes et des vaisseaux appartenant à une puissance amie et alliée qui vient les protéger d'une invasion française ". Dans ces conditions, Pierre-Frédéric ne sait plus s'il dépend du Stathouder, de la République batave ou de la Compagnie avec laquelle la capitu-

lation a été signée et qui, à l'agonie, n'est plus en mesure de payer ses troupes.

Au début du mois d'août 1795, un corps expéditionnaire britannique, sous la conduite du colonel Stuart, se présente devant Trincomalee. La garnison de ce port puissamment fortifié compte un millier d'hommes, commandés par le major hollandais Fornbauer. Parmi eux, quatre-vingt-quatre militaires du régiment Meuron (5ème compagnie), en poste au fort Frédéric, et soixante-neuf autres (8ème compagnie), qui défendent le fort Ostembourg. Les Anglais demandent tout net qu'on leur remette les clefs de ces deux forts. Devant le refus de Fornbauer, ils débarquent des troupes et



des canons. Les hostilités ne débutent qu'à la mi-août par un duel d'artillerie. Le 24, une brèche est ouverte dans les remparts du Fort Frédéric, dont la garnison dépose les armes, le 26 août. Son attitude courageuse lui vaut d'être traité avec les honneurs de la guerre. Au cours de cette affaire, la 5ème compagnie du régiment a perdu une trentaine d'hommes. Reste le fort Ostembourg, qui défend le port lui-même et où sont retranchés les 240 hommes du capitaine Hoffmann (régiment de Wurtemberg), qui refusent de se rendre. Pourtant, le 31 août, ils doivent céder. Eux aussi ont droit aux

honneurs militaires. Par la suite, les défenseurs européens de Trincomalee seront envoyés en captivité à Madras.

Pour autant, les Anglais n'en ont pas fini avec Ceylan qui compte encore deux importantes places fortes en mains hollandaises : Colombo, où Pierre-Frédéric commande la garnison en remplacement, et Galle au Sud-Ouest de l'île. Dans l'une et dans l'autre, le régiment Meuron est présent, avec cinq compagnies dans la première et deux dans la seconde. Heureusement, ces troupes n'auront pas à se battre, car un fait nouveau intervient fort opportunément. En effet, à la mi-septembre, Charles-Daniel débarque en Inde, muni d'une lettre informant le gouvernement de Madras que le régiment Meuron passe au service de Sa Majesté, ce qui sera officiellement fait le 14 octobre. Placé devant le fait accompli, le gouverneur hollandais van Angelbeek délie Pierre-Frédéric de son serment. Le régiment peut alors organiser son départ. Au passage, on récupère les treize survivants de la 2ème compagnie en provenance de Batavia[3] où elle a perdu une cinquantaine d'hommes, victimes de la maladie et du climat insalubre. Le 25 octobre ont lieu les premiers embarquements à destination de Tuticorin, au sud de la côte de Coromandel. Il reste alors dans l'île 82 membres du régiment, qui, contrairement à ce qui avait été convenu, seront incorporés dans les troupes hollandaises et se retrouveront à Colombo, lorsque la ville tombera aux mains des Anglais, le 14 février 1796.

LE SÉJOUR EN INDE

De 1795 à 1797, le régiment de Meuron est en garnison à Madras, où il servira de troupe auxiliaire au service de la Compagnie Anglaise des Indes Orientales, avant d'être incorporé dans l'armée anglaise lors de la campagne de Mysore, comme nous le verrons plus loin. La capitulation, fort semblable à celle de 1781, est signée au fort Saint-Georges de Madras, le 2 août 1796. Le régiment reste la propriété de Charles-Daniel. Il est toujours formé de 10 compagnies, réparties dans deux bataillons et comporte quarante-huit officiers de troupe et neuf d'état-major. Une musique, composée d'un tambour-major, de dix fifres et de vingt tambours est également constituée. En outre, le régiment "aura les drapeaux, l'habillement de la musique et des fifres aux couleurs du colonel-propriétaire; les tambours battront les marches suisses".

Le 22 février 1796 parvient à Madras la nouvelle de la reddition de Colombo. Ceylan est sous domination anglaise. Lors des festivités qui suivent, Charles-Daniel et son frère sont à nouveau réunis après de longues années de séparation. Le 29 février 1796, le colonel Stuart écrit à Pierre-Frédéric : "C'est à vous mon général que nous sommes redevables pour le peu de résistance que nous avions à combattre ici ; sans la perte de votre régiment, la garnison de Colombo aurait été en état de se défendre.

Agréez-en mes remerciements". Certes, le départ du régiment a contribué à la chute de Ceylan, mais la raison principale en est la situation de banqueroute dans laquelle se trouvait la jadis toute-puissante Compagnie Hollandaise.

Durant ces années, de Meuron occupera diverses garnisons, dont la principale, la puissante citadelle de Vellore[4], sera un temps commandée par Pierre-Frédéric. Le 27 mars 1797, le colonel-propriétaire obtient un congé d'un an et retourne en Europe s'occuper de ses affaires. C'est à Londres, sous la pression des Britanniques, qu'il signe, le 25 septembre



Drapeaux Colonel et d'Ordonnance (Caisse de famille de Meuron, Musée militaire de Colombier)

1798, une nouvelle capitulation qui ne l'avantage guère. Celle-ci stipule que le régiment est engagé pour dix ans à compter du 1er janvier 1799. Désormais, il fait partie de l'armée anglaise, ses officiers et soldats ayant droit au même traitement que les troupes de Sa Majesté. En clair, le régiment cesse d'être suisse-neuchâtelois et perd les privilèges découlant de cette appartenance, notamment en matière de justice indépendante. Il reste néanmoins propriété de Charles-Daniel, mais en tant que régiment anglais, il porte désormais le titre de His Majesty's Regiment de Meuron (sur les plaques de baudrier et les boutons figure l'inscription De Meuron's Swiss Regiment).

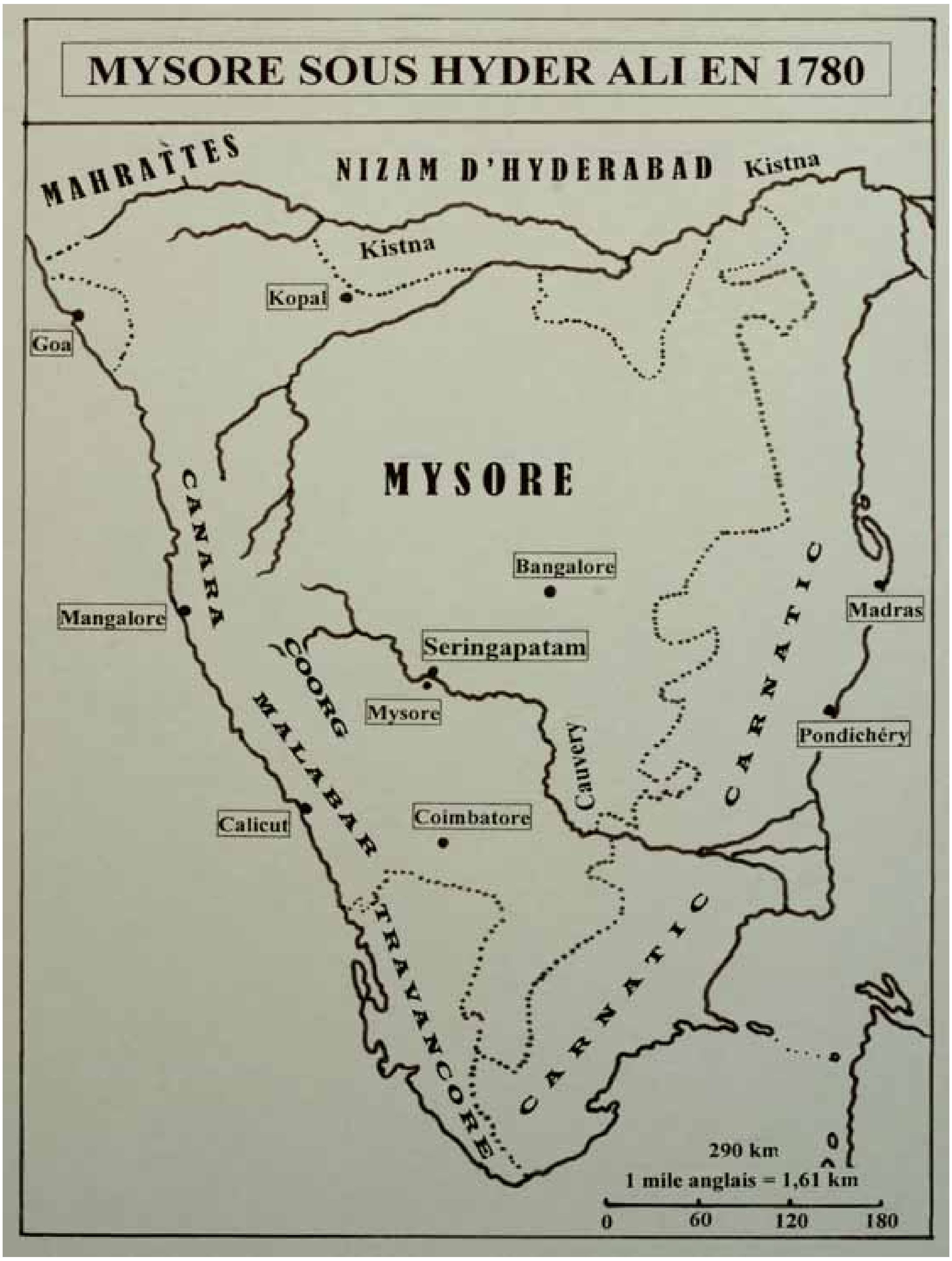
La composition du régiment ne varie guère de la précédente et comporte toujours dix compagnies avec pour commandant en chef Pierre-Frédéric de Meuron, deux lieutenants-colonels (J.-P. de Meuron-Bullot et H.-D. de Meuron-Môtiers, deux majors, P. Lardy, commandant le 1er bataillon et F. Piachaud le 2ème), sept capitaines avec compagnie, un capitaine-lieutenant, vingt et un lieutenants, huit enseignes, un trésorier-payeur, un adjudant, un quartier-maître, un aumônier, un chirurgien, deux aides-chirurgiens, un clerc, un sergent-major, un quartier-maître-sergent, cinquante sergents, cinquante caporaux, vingt tambours, deux fifres et neuf cent cinquante soldats, soit un total de mille cent vingt-cinq hommes. Désormais, compte tenu de la difficulté de se procurer des soldats suisses, le recrutement sera également ouvert aux Allemands. Par contre, les officiers devront tous être Suisses. Le colonel-commandant aura rang de brigadier-général dans l'armée anglaise. Quant à Charles-Daniel, il pourra, tant que la présente capitulation sera en vigueur, céder le régiment à son frère, ce dernier ayant la possibilité de lui succéder en cas de décès. De plus, la capitulation sera renouvelable au bout de dix ans au gré de Sa Majesté. Cette nouvelle situation ne doit pas être au goût de tout le monde, car plusieurs officiers donnent leur démission ou font valoir leur droit à la retraite.



Plaque de baudrier aux armes du régiment (GR : George Rex)
(Caisse de famille de Meuron, Musée militaire de Colombier)

Le 31 juillet 1797, Pierre-Frédéric est de retour à Ceylan où il est nommé commandant des troupes britanniques. Par son action, il contribue à apaiser une situation devenue insurrectionnelle, les nouveaux maîtres de l'île ayant décidé d'abolir les anciennes institutions, notamment en matière de collecte des impôts, pour leur substituer celle en vigueur aux Indes. Les mesures qu'il préconise pour le développement de la nouvelle colonie anglaise sont consignées dans le De Meuron's Report, qui servira de base pour toutes les nouvelles mesures prises par Frédéric North, son successeur et nouveau gouverneur de Ceylan. Sachant que la campagne de Mysore se prépare, Pierre-Frédéric demande son transfert à Madras. Le 7 février 1799, North donne son accord et l'assure de sa plus grande reconnaissance pour l'aide apportée dans des circonstances particulièrement difficiles.

LA QUATRIÈME GUERRE DE MYSORE ET LE SIÈGE DE SERINGA-PATAM



Au milieu du 18ème siècle, sous l'impulsion d'un aventurier musulman, le remarquable Hyder Ali, Mysore connaît un développement considérable. Cet accroissement de puissance ne manque pas d'inquiéter ses voisins les Mahrattes, le Nizâm d'Hyderabad et les Anglais, qui forment une coalition dirigée contre lui. Au cours de la guerre qui s'ensuit (1ère guerre de Mysore, 1767-1769), d'importants territoires changent plusieurs fois de main. En avril 1769 enfin, un traité de paix met fin au conflit.

En 1780, les Anglais déclenchent la deuxième guerre de Mysore (1780 -1784). Bien décidés d'en finir avec l'influence française en Inde, ils attaquent le comptoir de Mahé sur la côte occidentale du Mysore, puis déclarent la guerre à Hyder Ali. Le 10 septembre 1780, son fils Tippo Saïb remporte la bataille de Pollilur (75 km au sud de Madras), au cours de laquelle, à la tête d'une armée de 80'000 hommes, il écrase les troupes du colonel William Baillie. Seule l'intervention des officiers français empêche le massacre des survivants. Le 7 décembre 1782, après une succession de défaites et de victoires, Hyder Ali meurt d'un cancer. Tippoo-Saïb lui succède. En 1784, le traité de Mangalore met un terme à cette guerre qui ne fit ni vainqueur ni vaincu. D'un commun accord, les protagonistes décident de se restituer les territoires conquis.

Tippoo-Saïb, poussé par sa haine des Anglais, est bien décidé à poursuivre la politique de son père. En 1789, il annexe l'état de Travancore, alors protectorat britannique. Le gouverneur général des Indes, Lord Cornwallis, saisit ce prétexte pour lui déclarer la guerre, la troisième de Mysore (1790-1792). Malgré une habile stratégie et une politique de la terre brûlée, Tippoo-Saïb sort vaincu du conflit en 1792. Les conditions draconiennes du traité de Seringapatam amputent la moitié de son territoire, annexé par les Mahrattes, le Nizâm et les Anglais qui s'adjugent le Malabar et le Coorg ou Kodagu, zone montagneuse de l'Ouest du Mysore. Il doit en outre payer une indemnité de trois millions de roupies et envoyer deux de ses fils comme otages auprès de Cornwallis.

Un homme tel que Tippoo-Saïb ne pouvait se résigner à la défaite. Recherchant l'appui de la France, devenue républicaine, il s'inscrit au club des Jacobins et permet même à un officier français de planter un arbre de la Liberté à Seringapatam et d'y hisser le drapeau de la République, sans grand résultat, la France ne lui envoyant que quelques soldats. Une fois de plus, l'Angleterre tenait son prétexte à une nouvelle guerre, d'autant que ses services de renseignement avaient intercepté un émissaire envoyé par Tippoo à Bonaparte, alors en Egypte. En 1798, ils s'emparent de la place forte d'Hyderabad, ce qui leur assure une position avantageuse en vue des opérations futures et leur acquiert l'assistance du Nizâm.

Cherchant à gagner le temps nécessaire au rassemblement de ses

divers corps de troupe, le marquis de Wellesley, nouveau gouverneur général des Indes et frère aîné du futur duc de Wellington, entame des négociations avec Tippoo, qui de son côté atermoie, pensant toujours recevoir des renforts français. Ce répit est mis à profit par les deux camps pour organiser leurs forces. C'est ainsi que se constituent deux armées britanniques, celle de Madras, sous les ordres du général George Harris, et celle de Bombay, commandée par le lieutenant-général Stuart, qui doivent faire leur jonction devant les murs de Seringapatam, la capitale de Tippoo. La 4ème guerre de Mysore va bientôt pouvoir débuter.

Le 4 février 1799, les dix compagnies du régiment de Meuron se trouvent au camp de Vellore, où elles sont incorporées dans la division Floyd. Pour la première fois, tous les détachements du régiment, fort de 1'287 hommes, officiers inclus, sont réunis et intégrés à l'armée britannique. C'est le major Henri-David de Meuron-Môtiers qui fonctionne comme commandant, Pierre-Frédéric ayant semble-il été évincé pour ne pas porter ombrage aux généraux britanniques, soucieux de s'attribuer toute la gloire de cette campagne. En guise de consolation, on lui confie le commandement de la place forte de Vellore. En compagnie des 33ème (Duke of Welington's - Regiment of Foot) et 73ème (Highland - Regiment of Foot) régiments britanniques, plus quelques troupes indigènes, ils constituent la 2ème brigade, commandée par le colonel Sherbrooke. Au total, les forces anglaises comptent 26'000 hommes, parmi lesquels environ 4'000 Européens, le reste étant constitué de Cipayes[5]. A la fin du mois de février s'y adjoindront les 16'000 cavaliers et les 6'000 fantassins du Nizâm. Le tout est placé sous le commandement du général George Harris.

Dans "Histoire des progrès et de la chute de l'Empire de Mysore", publiée à Paris en 1801, Joseph-François Michaud[6] nous donne une description à la fois savoureuse et saisissante du luxe qui entourait l'armée lors de ces déplacements "luxe entretenu par la mollesse qu'inspire le climat et que permet la solde extraordinaire que ces troupes reçoivent. Un officier subalterne a besoin d'une douzaine de personnes pour son service particulier. Comme il n'y a pas de ravitaillement dans les camps, chaque officier est obligé de conduire un ménage monté et approvisionné pour deux ou trois mois; il a son cuisinier, un ou deux domestiques pour sa personne, un palefrenier, un homme qui fourrage pour son cheval et six hommes au moins qui portent son bagage. Le train d'un officier-général est quelquefois composé de cinq cents personnes. Les soldats même ont des gens qui les servent. Ils ne préparent jamais eux-mêmes leurs dîners, ne portent point leurs havresacs et ne pansent point leurs chevaux. Enfin, ils sont généralement exempts de tous les travaux du camp et ne font que se battre. La compagnie paie pour cela un grand nombre de gens appelés Lascars, qui, de leur côté, ne s'occupent nullement des affaires de la guerre; il y en a un

très grand nombre, attaché au service de l'artillerie, et un plus grand nombre encore, employé à prendre soin des tentes, à les transporter, à les monter et à les démonter. Le bagage qui ne peut être transporté par des hommes, est transporté par des bœufs; mais comme ils sont très petits et très faibles, il en faut un grand nombre et une multitude de conducteurs. "

Le 14 février 1799, l'armée se met en marche. Alourdie par une énorme quantité de bagages, suivie par un invraisemblable cortège d'éléphants, portant les familles de certains officiers, et de bœufs traînant la nombreuse artillerie, il lui faudra deux mois pour parcourir les quelque 400 kilomètres la séparant de Seringapatam. Nombreuses sont les embuscades et les escarmouches qui émaillent le trajet, quand ce ne sont pas de véritables batailles, comme à Malavelly, le 27 mars, où Floyd se heurte à 3'000 hommes de Tippoo. Malgré tout, le 2 avril, le gros de l'armée anglaise arrive en vue de la capitale du Mysore, défendue par sa formidable citadelle, qui occupe une île (5600 mètres de long sur 2400 de large) au milieu de la Cauvery, importante rivière du Sud de l'Inde. Couverte au nord et à l'ouest par la rivière, elle est défendue au sud et à l'est par une double muraille, constituée de blocs de pierre, haute de six à onze mètres, et entourée d'un fossé, parfois creusé dans le roc, le tout étant renforcé par de nombreux cavaliers. Un bastion de construction européenne récente et un autre de forme circulaire défendent l'angle nord-ouest et l'extrémité sud-est de la citadelle. Pour la défense de sa capitale, Tippoo dispose d'une armée de 21'000 hommes bien équipés, pourvue d'une artillerie abondante et encadrée par des officiers français de valeur.

Compte tenu du peu de profondeur de l'eau à cet endroit, Harris décide de porter son attaque contre le nord-ouest de la citadelle. Pour ce faire, il occupe le terrain situé à l'ouest de Seringapatam avec son aile gauche appuyée au cours d'eau et son aile droite couverte par Arthur Wellesley, le futur Wellington. Plus au sud du dispositif, on trouve le régiment de Meuron. Stuart, arrivé sur place dans la nuit du 15 au 16 avril, occupe une position au nord de la Cauvery. L'artillerie enfin est disposée de façon à battre les remparts nord et ouest. Les travaux de siège vont pouvoir commencer. Des parallèles sont creusées en direction du rempart ouest de la citadelle. Chaque unité y travaille à tour de rôle; au régiment de Meuron, c'est le capitaine Renaud qui dirige le creusement des tranchées, opération rendue de plus en plus dangereuse à mesure que l'on s'approche des défenses, car les partisans de Tippoo utilisent des sortes de lances pourvues de charges explosives qu'ils dirigent sur les assaillants avec beaucoup d'adresse. Le 20 avril, les grenadiers et les chasseurs du régiment de Meuron s'emparent d'un moulin à poudre. Du 26 au 28 ont lieu des engagements de nuit au cours desquels le 74ème régiment écossais, épaulé par cinq compagnies du de Meuron, refoule l'ennemi au-delà du

pont de Periapatam qui enjambe la rivière à l'ouest de la citadelle. Les 29 et 30 avril débute le tir de brèche contre le rempart ouest. Compte tenu de l'état dramatique des approvisionnements - il reste au plus une dizaine de jours de vivres - Harris ordonne aux artilleurs d'en finir au plus vite. Sur ce point, Michaud nous dit que "toutes les batteries, au total 29 pièces et 6 obusiers, firent un feu si bien dirigé que, dans la journée, il y avait une brèche praticable au mur de la fausse braye et tout le rempart était tellement endommagé qu'il devait bientôt être dans le même état…" . Au nord de la Cauvery, Stuart a disposé son artillerie de telle sorte qu'elle prenne en enfilade l'ouest de la citadelle.

Le 3 mai, les grenadiers et les chasseurs du régiment de Meuron se rendent dans la tranchée qui conduit à la batterie de brèche. Harris, satisfait des résultats obtenus par l'artillerie, fait sonder la rivière, constater l'état de la brèche et reconnaître le terrain de l'assaut qui est décidé pour le lendemain. A minuit, le colonel Baird prend le commandement des opérations. Il a sous ses ordres, outre les troupes dont il est question plus haut, tous les grenadiers et chasseurs européens disponibles, diverses compagnies de régiments européens, trois bataillons de grenadiers Cipayes, deux cents hommes du Nizâm et une centaine d'artilleurs, soit 4000 hommes au total, répartis en deux colonnes, commandées par le colonel Sherbrooke et le lieutenant-colonel Dunlop. La réserve, placée dans la tranchée, est constituée par quatre bataillons de Cipayes et les huit compagnies restantes du régiment de Meuron.

L'honneur, pour les grenadiers et les chasseurs du régiment de Meuron, d'être placés en tête de colonne lors de l'assaut final, n'est pas le fruit du hasard. Selon Harris, ils le doivent à leur excellente tenue, leur discipline, leur courage lors de travaux de siège et leur ardeur à repousser les assauts des assiégés.

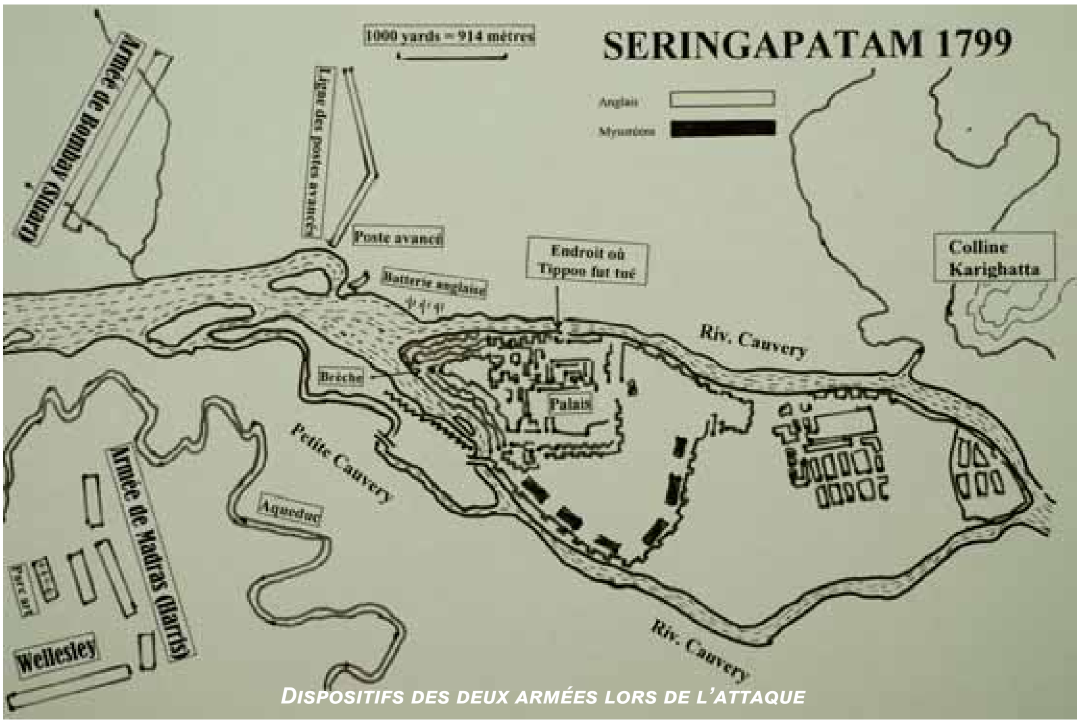
Vers une heure de l'après-midi, Baird réunit les "enfants perdus"[7] du sergent Graham, auxquels on adjoint un détachement de pionniers, commandé par le lieutenant Charles de Meuron-Tribolet. La petite troupe traverse la Cauvery, guère profonde à cet endroit, franchit le premier fossé, en partie inondé, puis place ses échelles au pied de la brèche, qu'elle escalade sans trop de difficultés. Au cours de l'opération, Graham est touché. Parvenu au sommet du bastion, de Meuron-Tribolet lance son képi en l'air en signe de victoire. Cette action d'éclat lui vaudra les félicitations du général Harris.

Puis c'est au tour des deux colonnes de Baird de se lancer à l'assaut, la première, celle de Sherbrooke, avec à sa tête les chasseurs du régiment de Meuron, commandés par le lieutenant de Meuron-Bayard. Elle est aussitôt suivie par celle de Dunlop, dont les grenadiers du capitaine P.

Lardy forment l'avant-garde. Les assaillants traversent la rivière et le fossé sous une grêle de projectiles de toutes sortes. Le journal de Meuron-Bayard relate cette phase de l'attaque : "Et la colonne ayant en tête les compagnies du régiment Meuron […] s'élance au pas de course sous un effroyable feu de la place; pendant la traversée de la rivière et du fossé, les gibernes furent mouillées, de sorte que la troupe ne put tirer qu'un seul coup chargé avant le départ… C'est ce qui rendit cet assaut si brillant et si meurtrier… Le bruit des armes à feu, l'épaisse fumée, le grand nombre de tués, blessés et noyés, augmentaient beaucoup l'horreur de ce passage… ". Au cours de l'assaut, le lieutenant Matthey, plus jeune officier du régiment, est grièvement blessé. Pierre-Frédéric nous éclaire sur les soins qui lui sont prodigués "Matthey a reçu une balle à la tête sur le sourcil, on l'a trépané… Caudemont[8] l'ayant sortie avec les esquilles et une quantité de cervelle fut étonné de (le) voir les yeux ouverts et commencer à parler avec un aussi bon sens que si rien ne lui étoit arrivé. Caudemont lui dit : ma foi, il n'y a qu'une tête suisse qui puisse après une telle opération, conserver son bon sens, ce qui fit rire assez fort le pauvre souffrant. Les secours ne lui ont pas manqué, mais enfin il est mort regretté de tous ceux qui le connaissoient". Dure réalité que la guerre !

Une fois sur le sommet de la brèche, les troupes d'assaut font la découverte d'un nouvel obstacle de taille, consistant en un deuxième fossé surmonté d'un rempart. La colonne Dunlop oblique alors à gauche sur le rempart extérieur, alors que celle de Sherbrooke tourne à droite pour s'emparer des remparts sud-ouest et sud. Baird, qui se trouve dans cette colonne, parvient à franchir le fossé et à se hisser sur le rempart intérieur. Les deux colonnes, progressant ainsi l'une sur le rempart extérieur, l'autre sur le rempart intérieur, attaquent de flanc les Mysoréens qui défendent le rempart nord. Peu à peu, ces derniers perdent pied. Voyant la partie lui échapper, Tippoo cherche à rallier ses troupes pour rejoindre celles qui font face à l'armée de Bombay. Mais le pont qui enjambe la rivière à cet endroit est tellement encombré, qu'il est contraint de rebrousser chemin vers la porte du Nord. Dans la ville, la panique est générale, encore amplifiée par l'incendie qui vient de se déclarer. Quelques officiers français tentent en vain de rallier les fuyards. Le palais est pris par Baird qui s'enquiert du sort de Tippoo et de sa famille pour leur offrir sa protection, mais le sultan demeure introuvable. Vers 16 heures, Seringapatam est aux mains des Anglais qui peuvent hisser leur étendard. Le soir, on découvre le corps de Tippoo, enseveli sous les cadavres des membres de sa garde qui ont tous été massacrés avec lui (on ne saura jamais avec certitude qui avait tué le sultan). Puis, un roulement de tambour annonce le pillage qui est autorisé pour les troupes présentes lors de l'assaut, jusqu'au lendemain à midi. Le 5 mai, à 16 heures, Tippoo est inhumé avec

tous les honneurs militaires dans le mausolée royal de Gumbaz, situé à l'extrémité orientale de l'île.



DISPOSITIFS DES DEUX ARMÉES LORS DE L'ATTAQUE

Les Anglais, tout heureux d'être venus à bout si facilement d'une citadelle réputée imprenable, s'en tirent à bon compte. Leurs pertes sont insignifiantes : seuls 22 officiers, 181 soldats et 119 Cipayes manquent à l'appel. Proportionnellement, c'est le régiment de Meuron qui a le plus souffert durant la campagne. Sur un effectif d'un millier d'hommes, il en a perdu soixante-huit, dont deux officiers, l'aide-chirurgien Glesser et le lieutenant-chasseur Matthey, comme nous l'avons vu plus haut. Selon certaines sources, l'armée de Tippoo aurait eu 9'000 tués. Elle laissa derrière elle un énorme butin composé de 930 canons, mortiers et obusiers, environ 200'000 fusils, des munitions en grand nombre et quelques milliers de chevaux. Le trésor du sultan, évalué à plus d'un million de livres sterling, fut en partie redistribué aux hommes en fonction de leurs mérites et de leur grade. Certains rentreront au pays avec une véritable fortune qui leur assura leurs vieux jours. L'étendard de Tippoo, de même que ceux de la République Française, furent envoyés à Madras où le gouverneur-général, lord Mornington, les reçut en grande pompe. Par la suite, les Britanniques rétablirent sur le trône de Mysore la dynastie jadis évincée par Hyder Ali.

Cette victoire eut un grand retentissement, non seulement en Grande-

Bretagne, mais également dans l'Europe toute entière car la chute de Tippoo consacrait la mainmise de l'Angleterre sur les Indes et la fin inéluctable de l'influence française dans cette région du monde. Pour commémorer l'événement, la Compagnie Anglaise des Indes Orientales fit frapper une médaille qui fut distribuée en juillet 1808.

De 1799 à 1806, le régiment de Meuron reste en garnison à Madras et à Seringapatam. Il participe néanmoins à quelques campagnes, notamment celles menées contre les Mahrattes entre 1800 et 1804. En 1801, Pierre-Frédéric quitte les Indes pour l'Angleterre, où il arrive le 31 octobre. C'est le lieutenant-colonel Jean-Pierre de Meuron-Bullot qui lui succède à la tête du régiment qu'il dirigera jusqu'à son décès survenu à Madras en 1803 lors d'une noyade. Pierre-Frédéric restera l'administrateur du régiment, fonction qu'il abandonne à son départ pour l'Europe en juillet 1806. Durant cette période, l'effectif du régiment descend à 600 hommes, en raison de l'interdiction faite par Napoléon de recruter en faveur des Anglais. Un officier, le lieutenant Vittel des Verrières, est même fusillé en 1807 pour avoir transgressé cette interdiction.

Départ des Indes

Le 29 août 1805, le régiment de Meuron quitte la capitale du Mysore avec armes et bagages. En attente de partir pour l'Europe, il est stationné à Madras. Trente-huit sous-officiers et de nombreux soldats choisissent de servir dans diverses unités anglaises d'infanterie et d'artillerie. Le 11 février 1806, ce qui reste du régiment, soit trente-cinq officiers, seize sous-officiers et cent seize hommes, avec à leur tête Lardy, devenu entre-temps lieutenant-colonel, quitte l'Inde pour toujours, à bord de trois navires anglais, escortés d'un vaisseau de ligne. Il laisse derrière lui de nombreux morts, ensevelis à Seringapatam, Madras et Pondichéry. La petite flotte fait escale à Colombo pour y attendre des navires marchands venant d'Indonésie, puis, escortée de bâtiments de guerre, fait voile en direction de l'Angleterre. En cours de route parvient la nouvelle du décès de l'ancien commandant du régiment, Charles-Daniel de Meuron, survenu à Neuchâtel le 6 avril 1806. Enfin, après cinq mois d'une navigation pénible, le convoi arrive en Angleterre, le 11 juillet de la même année.

Le régiment a grandement besoin de se refaire, car son effectif est réduit à 120 sous-officiers et soldats. En raison de l'interdiction faite aux Suisses de servir l'Angleterre, le recrutement se fera de plus en plus cosmopolite[9]. L'adjonction de nouveaux éléments, souvent douteux et prompts à la désertion, nuit à la bonne réputation du régiment.

Le 24 septembre 1806, le régiment de Meuron est stationné à Guernesey. L'entrée des armées napoléoniennes en Espagne ayant incité les

Britanniques à déplacer leurs troupes en Méditerranée, il quitte cette île anglo-normande le 6 juin pour Gibraltar où il rejoint deux autres régiments à la solde de l'Angleterre, le de Roll et le de Watteville.

Au début de 1808, le régiment est transféré à Malte. De là, le gouver-



MYSORE, APRÈS LA CHUTE DE TIPPOO

nement de Sa Majesté, conscient du rôle stratégique joué par la Sicile, envoie dans cette île 5'000 hommes, parmi lesquels 167 du de Meuron et 824 du de Watteville. Cantonnés à Messine, ils sont placés sous le commandement de deux vieilles connaissances, le major-général Sherbrooke,

auquel succède Stuart en 1808. Le 18 juillet, les officiers et les soldats du de Meuron se voient conférer la médaille commémorative de Seringapatam.

En 1809, l'effectif du régiment est porté à 798 hommes par l'adjonction de Suisses de la division Dupont faits prisonniers à Bailén[10], le 19 juillet 1808. En 1809, la capitulation est renouvelée en dépit des ordres donnés par Napoléon à la Diète de rapatrier les régiments au service de l'Angleterre. A cette époque, Pierre-Frédéric de Meuron n'est plus propriétaire du régiment qui continuera néanmoins à porter son nom "et servira partout où il plaira à Sa majesté de l'employer".

En 1811, la Diète fédérale décrète que tous les soldats suisses au service étranger qui ne rentreraient pas au pays seront déchus de leur natio-


Médaille de Séringapatam (avers et revers) Collection cap D. Cropt

nalité. Cette même année, l'effectif du régiment est de 957 hommes. Malade, Pierre-Frédéric de Meuron, se retire officiellement du service le 28 octobre 1812. Il mourra à Neuchâtel, le 30 mars 1813.

Le 5 mai 1813, les quelque mille cent hommes du régiment quittent Malte pour le Canada où ils prendront part à la guerre contre les Etats-Unis. Placée sous le commandement du lieutenant-général Sir George Prévost (1767-1816)[11], l'armée anglaise compte 63'000 hommes. Les de

Watteville sont également de la partie. Du 7 au 14 septembre 1814, le régiment de Meuron participe à la bataille de Plattsburgh, sur le Saint-Laurent, près du lac Champlain. Après avoir enlevé la ville basse à la baïonnette, il parvient à se maintenir durant six jours, repoussant toutes les contre-attaques des Américains. Cette bataille, à la fois navale et terrestre, tourne au fiasco pour l'armée anglo-canadienne. Prévost est contraint de se retirer. Le régiment de Meuron est le dernier à quitter la ville en flammes. C'est la compagnie de chasseurs du capitaine Matthey, frère du lieutenant tué à Seringapatam, qui défend le pont par lequel s'échappe l'artillerie anglaise. Cette bataille est la dernière de la guerre dite de 1812. Elle marque la fin de l'avancée anglaise en direction de New York et provoque la disgrâce de Pévost. Elle est aussi le dernier engagement au combat du régiment de Meuron.



Officiers et soldats du régiment Meuron au Service de Sa Majesté Britannique (1795-1816)
(Caisse de famille de Meuron, Musée militaire de Colombier)

Le 11 mai 1816, Lord Palmerston, secrétaire à la Guerre, donne l'ordre de licencier le régiment. Le choix est laissé aux officiers, sous-officiers et soldats de rentrer dans leur mère-patrie ou de s'établit au Canada. 343 d'entre eux, accompagnés de 79 femmes et d'une trentaine d'enfants, choisissent cette dernière solution. Etablis dans les colonies du Rideau et de Saint-Thomas, ils se verront attribuer des terres, en plus de deux mois de solde comme gratification. Dans un ordre du jour du 26 juillet, Sherbrooke, qui connaissait bien le régiment depuis l'affaire de Seringapatam, déclare : "En se séparant des Régiments de Meuron et de Watteville que Son Excellence a eu l'avantage de commander tous les deux, dans

d'autres parties du monde, Sir John Sherbrooke offre au Lieutenant-colonel de Meuron-Bayard et au Lieutenant-colonel de May, ainsi qu'aux officiers et soldats de ces deux corps, ses félicitations de ce qu'ils ont, par leur excellente conduite au Canada, soutenu la réputation que leurs services passés leur avaient si justement acquise. Son Excellence ne saurait hésiter à déclarer que le service de Sa Majesté a tiré beaucoup d'avantages, pendant la dernière guerre de leur bravoure et de leur discipline".
Le 31 juillet, le solde du régiment, soit 27 officiers, 37 sergents, 22 caporaux, 7 tambours, 232 soldats, 92 femmes et 42 enfants, quitte Québec pour l'Angleterre où le régiment est définitivement licencié par décret du 24 septembre 1816, après 35 ans et 7 mois de service sur 4 continents.

Capitaine Philippe BOSSEY

Notes

1 Côte sud-est de l'Inde.
2 Chef de l'ancienne république des Provinces-Unies. Au XVIIIème siècle, le stathouder peut être assimilé à un monarque.
3 Cette compagnie avait servi d'escorte à W.J. van de Graaf, nommé gouverneur-général de Batavia en 1794.



Drapeau d'ordonnance du régiment de Meuron, tel qu'on peut le voir à Colombier
(Caisse de famille de Meuron, Musée militaire de Colombier)

4 Ville du Tamil Nadu située à l'ouest de Madras.
5 Ou sepoys : troupes locales.
6 Joseph-François Michaud, historien français, 1767-1839)
7 Se disait de ceux auxquels étaient assignées les tâches les plus périlleuses.

8 Chirurgien-major du régiment.
9 Il est à noter qu'à cette époque 41 sujets neuchâtelois continuent à servir dans le régiment.
10 Ville de la province de Jaen, en Andalousie.
11 Son père était un Genevois, lieutenant-colonel au service de l'Angleterre.

Sources

- Le Régiment Meuron — Guy de Meuron - Le Forum Historique / Editions d'En Bas, Lausanne 1982
- Honneur et Fidélité — P. de Vallière - Les Editions d'art suisse ancien, Lausanne 1940
- Les Suisses au service étranger et leur musée — J.-R. Bory - Editions du "Courrier de la Côte, Nyon 1965"
- Histoire des progrès et de la chute de l'Empire de Mysore — Joseph-François Michaud - Chez Giguet et Cie, Paris 1801

IN MEMORIAM Fritz WERMELINGER

1962, sur les hauteurs de Dailly. Le temps est radieux, la nature magnifique. Réunis autour d'un Colonel d'Etat-Major Général, nous sommes une quinzaine de jeunes capitaines qui avons pour mission de commander les tirs de l'artillerie des forts.

L'atmosphère est ouverte, détendue, mais ferme en même temps, comme il se doit ! Avec son léger accent suisse-allemand, le Colonel distribue les missions, suit attentivement le déroulement du tir, puis le commente avec pertinence et une pointe d'humour, de sorte qu'avec des conditions aussi propices au travail, chacun a le sentiment d'améliorer ses connaissances et ses aptitudes.

Ce jour-là, j'ai eu le privilège de faire la connaissance d'une riche personnalité, celle de Fritz WERMELINGER. Commandant de forteresse, je n'aurai jamais à servir sous ses ordres. La vie va, heureusement, nous donner l'occasion de nous retrouver et même de devenir des amis.

Pourquoi ? Cela tient sans aucun doute au fait que Fritz WERMELINGER, devenu Divisionnaire et Chef d'arme de l'artillerie, a un large horizon d'intérêts. Au moment où se fonde l'Association Saint-Maurice pour la recherche de documents sur la forteresse, sous ma présidence, en 1974, une relation naît, qui va créer de nouveaux liens.

Nous organisons en effet chaque année un voyage d'études d'un site fortifié, tout d'abord dans la Ligne Maginot - dont nous découvrons la véritable histoire, tout à son honneur - puis ailleurs en Europe, par exemple dans les Dolomites. Comme à cette époque notre pays possède encore son système fortifié, ces voyages nous offrent une mine de renseignements techniques, sur l'artillerie et sur la vie souterraine, vraiment extraordinaire.

Tout naturellement, Fritz WERMELINGER devient un fidèle de nos excursions. Il me propose même une collaboration très appréciée dans leur préparation. C'est là que je mesure encore mieux son ouverture d'esprit, sa curiosité intellectuelle et la générosité de son caractère.

Et comme chacun de ces voyages est aussi une sorte d'ambassade - non officielle, mais bien réelle - de notre Armée en pays étranger, je tiens à ce qu'il comporte un cérémonial simple, mais de haute tenue. Là encore, je sais que je puis compter sur l'appui de celui qui est devenu un ami, avec qui je partage un certain sens de l'honneur.

C'est dire que nous gardons un souvenir ému et reconnaissant du Divisionnaire Fritz WERMELINGER.

Lausanne, ce 10 janvier 2012 ***Lt-colonel Jean-Jacques RAPIN***

Président d'honneur de l'Association Saint-Maurice

IM MEMORIAM LT-COL JEAN ZEISSIG

Le Lt-colonel Jean Zeissig nous a quittés le 30 mars, à l'âge de 98 ans. Nous perdons en lui un officier dans toute l'acception du terme, qui a marqué ceux qui ont eu le privilège de travailler sous ses ordres. A ce titre, il laisse une trace profonde au sein de la garnison de St-Maurice, particulièrement au Groupe de forteresse 2 - dont l'artillerie constituait le fer de lance de la Brigade 10 - qu'il a commandé de 1962 à 1966.

L'autorité naturelle du Lt-colonel Jean ZEISSIG faisait partie de sa riche et belle personnalité. Il n'avait nullement besoin d'élever la voix pour être entendu. Sa prestance, son regard clair, l'élégance de son propos, sa haute intelligence, inspiraient la confiance, mais aussi la fierté de la mériter.

On permettra à l'auteur de ces lignes d'évoquer ici un épisode révélateur. En octobre 1954, lors de mon premier cours de répétition comme canonnier à Dailly, je fus formé comme "aide de bureau de tir". Peu après, je reçus un ordre de marche pour l'école de sous-officiers. Comme j'effectuais au même moment mes études musicales au Conservatoire de Fribourg, je demandai un rendez-vous au Major ZEISSIG, afin qu'il veuille bien m'établir un "certificat" de bon aide de bureau de tir, me permettant d'éviter le service d'avancement. La rencontre eut lieu, mais pas dans le sens que je souhaitais : le Major ZEISSIG me déclara d'emblée que je n'avais pas à esquiver ce service, mais qu'au contraire, le devoir m'appelait à servir mon pays ! J'ai alors compris, j'ai obéi, et n'ai jamais eu à le regretter ...

Autre forme de l'engagement du Lt-colonel ZEISSIG. Chacun sait que la série de maquettes de fortifications déposées au château de St-Maurice représente un exemple unique, allant de Vauban à la Ligne Maginot. Or, le Lt-colonel ZEISSIG a été l'un des premiers et l'un des plus fidèles à mettre ses talents manuels à disposition en vue de leur construction, un travail considérable. Il l'assuma, avec le Sgt BLANC, avec la plus grande fidélité, pour les maintenir en état jusqu'à ces dernières années.

A titre de reconnaissance, il a été nommé Membre d'honneur de notre Association.

Nous conserverons un souvenir reconnaissant et lumineux de cet homme de bien, dont l'exemple continue à nous inspirer.

Lausanne, ce 2 avril 2012 ***Lt-colonel Jean-Jacques RAPIN***

Président d'honneur de l'Association Saint-Maurice

PROGRAMME 2013 - VOIR LETTRE ANNEXÉE











FINANCES

ENCAISSEMENT DE LA COTISATION 2012

Nous nous permettons de joindre à cette publication une facture, avec un bulletin de versement (BVR) personnalisé, relative à la cotisation annuelle 2012.

Elle reste fixée à **CHF 30.—**.



Les Membres à vie, honoraires et correspondants sont dispensés de cotisation, mais leurs dons sont toujours les bienvenus.

Votre contribution nous permet :

- ***de publier ce bulletin !!!***
- d'être présent sur la toile www.asmem.ch
- de financer les activités courantes de l'Association,
- d'acquérir de nouveaux ouvrages pour le centre de documentation,
- d'entretenir et d'étendre nos relations avec d'autres associations,
- de contribuer à des actions ponctuelles de sauvegarde du patrimoine fortifié,
- et surtout d'organiser aussi régulièrement que possible des informations et activités à votre intention.

Notre Trésorier vous sera reconnaissant de la promptitude de votre versement et vous remercie de votre appui.

MODES DE PAIEMENT

- Suisse : **uniquement** à l'aide du BVR personnel annexé à la facture nominative jointe au présent document.
- Etranger : Lors du paiement, indiquer l'IBAN, le BIC et l'adresse :
- **IBAN :** CH41 0900 0000 1901 0611 9 / **BIC :** POFICHBE / **Adresse :** Swiss Post, PostFinance, 3030 Berne

MERCI !!!

Lt col Marc GIRARD

Trésorier ASMEM

PROPOSITIONS DE LECTURE

HENRY ROUSSO « UN CHÂTEAU EN ALLEMAGNE – SIGMARINGEN 1944-1945 »

Edition Arthème Fayard, collection Pluriel



Un récit « hors du temps », « hors sol » … sur la fin d'un régime honni dont la fière République essaya longtemps d'occulter l'existence, en reniant l'État français du maréchal Pétain … la susdite République étant en congé de 1940 à 1945 …

L'évacuation, forcée et inévitable, dans les convois des troupes allemandes, des serviteurs de la Collaboration d'État et des divers clans collaborationnistes en direction du Bade-Wurtemberg et du château de Sigmaringen a été parfaitement décrite par l'auteur, avec le détail des dernières compromissions et magouilles avec l'occupant et le triste récit des débats vichyso-vichystes sous l'œil amusé des Allemands.

Les « pétainistes », les « lavalistes » et autres « doriotistes » se recréent chacun un petit royaume au cœur de l'Allemagne, tous rêvant d'un retour en vainqueurs sur les terres de France … dans les bagages de l'armée allemande … Ah les promesses des armes miracles.

Ce récit, quelquefois ubuesque - ces gens vivaient-ils dans le même monde que le reste de la population ? - décrit parfaitement les événements de juin 1944 à avril 1945 qui aboutirent à la création d'un gouvernement de Vichy « en exil » et à la constitution d'un pseudo gouvernement.

Pétain, en chef de l'État qui se considérait prisonnier, vivait reclus dans ses souvenirs, se berçant d'illusions sur sa popularité, mais maître et seigneur en son château de Sigmaringen, avec sa cour de fidèles, de lèche-bottes et de traîtres. Prisonnier, selon ses dires, refusant d'exercer ses fonctions, mais couvrant de son autorité et de son silence les restes de la Collaboration, tout en préparant sa défense, dès la paix revenue.

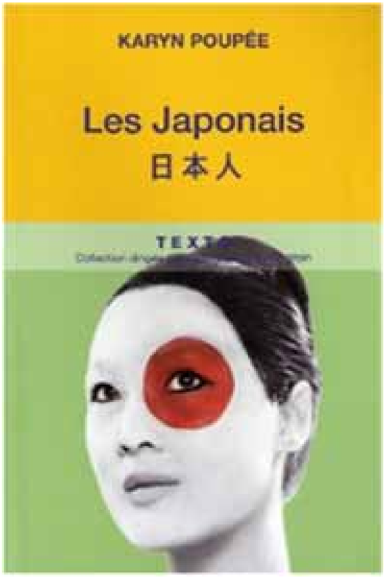
Une histoire vraie décrivant sous un jour nouveau des faits que peu de personnes connaissent, éclairant ainsi d'une lumière crue une partie peu

reluisante de l'histoire de France.

KARYN POUPEE « LES JAPONAIS »

Edition Tallandier, collection Texto

L'Empire du Soleil Levant est sorti de la 2ème guerre mondiale ruiné et exsangue, mais en quelques décennies, il est devenu la 2ème puissance économique mondiale, avant d'être récemment dépassé par la Chine.



Villes surpeuplées, transports publics saturés, innovation perpétuelle, tradition ancestrale, obéissance, que de mots pour qualifier l'archipel nippon et ses habitants. L'Empire du Japon est un pays qui allie la haute technologie aux traditions ancestrales millénaires.

C'est un pays mystérieux à plus d'un titre pour nous autres Occidentaux. Même le domaine militaire est spécifique au Japon avec les Forces japonaises d'autodéfense, armée sans être une armée, exclusivement consacrée à la défense de l'archipel nippon, mais dont on a pu voir la redoutable capacité d'engagement lors du tsunami de 2011.

L'auteur décrit à merveille ce Japon et ces Japonais faits de traditions, de rapports sociaux complexes et de modernité extrême, inconnue sous nos latitudes.

Ce livre permet à l'étranger d'aborder de manière amusante et de mieux appréhender, avec moult détails, la vie de ces Nippons sur leurs îles : une vie aux antipodes de la nôtre.

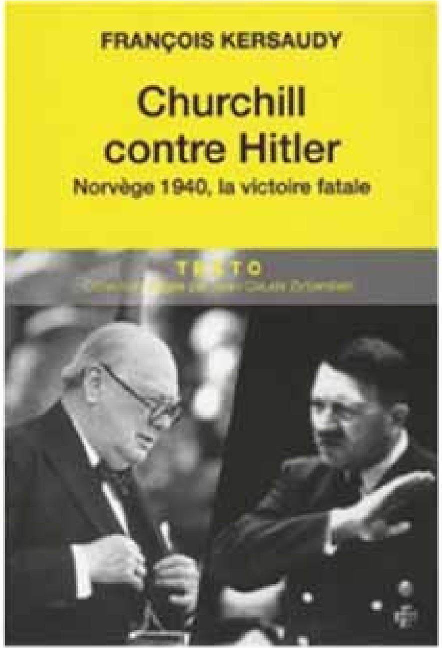
FRANÇOIS KERSAUDY « CHURCHILL CONTRE HITLER – NORVÈGE 1940, LA VICTOIRE FATALE »

Edition Tallandier, collection Texto

Le premier affrontement entre les Alliés et l'Allemagne eut lieu en Norvège, entre avril et juin 1940. Ce livre retrace cette histoire et nous plonge dans l'antre des décideurs de Londres, Paris et Berlin. Il met évidence les hésitations et indécisions franco-britanniques, franco-françaises et britanno-britanniques et les craintes d'Hitler quant à une éventuelle défaite.

Le courage des Norvégiens face à l'adversité et aux manques d'informations du commandement allié sur la conduite à adopter dans ce combat est explicité de manière limpide.

Une campagne prétendue facile, mais qui se révéla difficile à conduire, loin du Sussex ou de la Champagne, avec des troupes peu entraînées et dont l'équipement et la logistique étaient totalement inadaptés aux conditions régnant près du cercle polaire arctique.



Cette campagne qui se termine par le réembarquement de troupes alliées doit être considérée comme une défaite. On peut raisonnablement penser que dans cette défaite, il y a une victoire. Cette victoire est discrète, mais d'importance pour la future bataille de l'Atlantique. Les pertes infligées, jamais compensées, par les Norvégiens et la Royal Navy à la Kriegsmarine, devant Oslo ou Narvik, ont sans nul doute conforté Hitler dans sa méfiance vis-à-vis de l'utilisation de sa marine de guerre. Lui le terrien peu habitué au monde marin. Cette méfiance se traduisit par un engagement restreint des grandes unités de ligne. L'engagement du Bismarck en 1941 se fit avec prudence. Dès sa disparition, la Kriegsmarine fut réduite à ne plus faire que de petites apparitions ou des opérations de pure propagande, avant de voir ses principales unités disparaître, le plus souvent à quai, dans des bombardements. Cela permit à la Royal Navy de libérer une partie de la Home Fleet pour l'engager au profit de la lutte anti-sous-marine et à l'escorte des convois, et non plus d'attendre en vain une hypothétique sortie de la Flotte de haute mer allemande.

La bataille de Norvège fut une bataille économique, le minerai de fer suédois transitant par Narvik et la côte norvégienne en étant l'enjeu majeur. Hitler voulait conserver ses approvisionnements nécessaires à l'effort de guerre de la Wehrmacht et Churchill désirait les lui supprimer. L'entrée en scène de Winston Churchill face à Hitler marque le retour sur le devant de la scène de l'homme du V de la victoire et la fin de la carrière du Premier ministre anglais, Neville Chamberlain, l'homme de Munich, dont le gouvernement chuta à la fin de la bataille de Norvège, miné par ses indécisions et son manque de combativité. Ce fut également la dernière bataille avant la cuisante défaite française de juin 1940. A lire absolument. Pour les participants au voyage de 2008, un rappel de souvenirs !

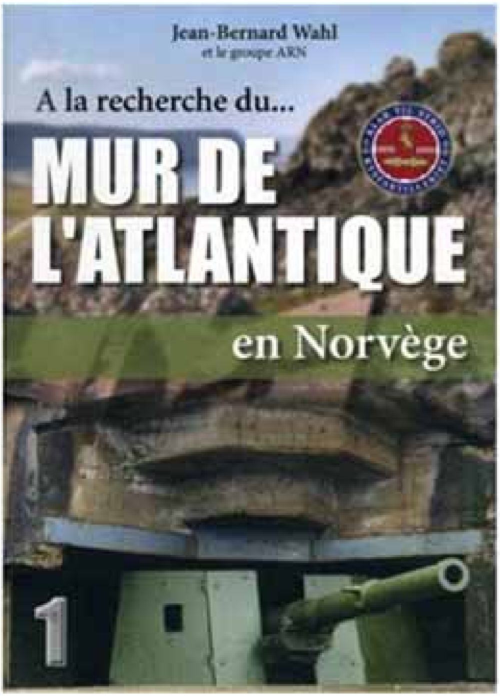
JEAN-BERNARD WAHL « A LA RECHERCHE DU ... MUR DE L'ATLAN-

TIQUE EN NORVÈGE – TOME 1 – LE SUD ET L'OUEST »

À compte d'auteur (j.b.wahl@orange.fr)

Si les ouvrages des côtes françaises, belges, hollandaises, allemandes et danoises du Mur de l'Atlantique furent fidèlement inventoriés depuis 1945, ceux des côtes norvégiennes sont les plus méconnus.

L'armée allemande, dès 1940, entreprit de fortifier les 3000 kilomètres composant la côte norvégienne. De puissantes batteries d'artillerie (vues lors du voyage 2008) furent construites pour protéger les routes maritimes côtières ou certaines installations stratégiques, tels l'entrée du port de Narvik et son terminal maritime. Au sud de la Norvège, des batteries d'artillerie furent construites pour battre l'entrée de la mer allemande, la Baltique.



Ces côtes norvégiennes du Mur de l'Atlantique sont un des rares secteurs du Mur de l'Atlantique qui fut réutilisé par l'armée royale norvégienne après la guerre, pour son propre usage; certaines batteries d'artillerie restèrent même en service jusqu'à la fin du 20ème siècle.

Ce premier tome dresse un inventaire détaillé des ouvrages de la partie Sud et Ouest du système fortifié, construit par l'armée allemande. Une riche iconographie, faite de photos d'époque et d'aujourd'hui, de plans d'ouvrage, de cartes et de descriptifs des installations, fait de ce livre de 342 pages une référence en la matière et un excellent guide pour qui souhaiterait partir à la découverte de ces ouvrages.

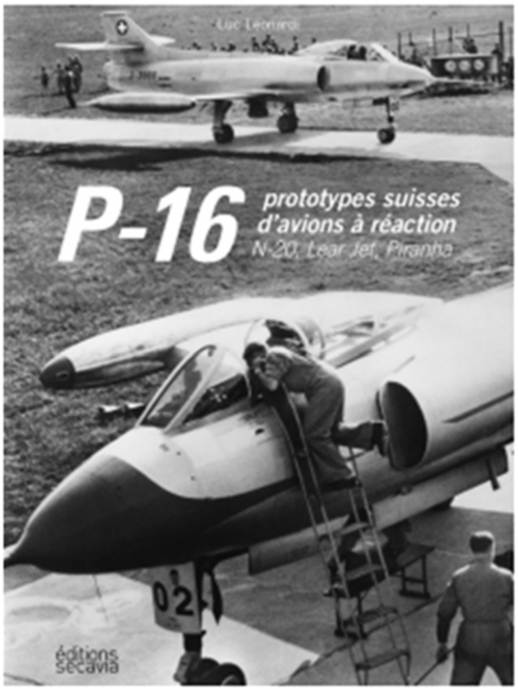
LUC LEONARDI « P-16 – PROTOTYPES SUISSES D'AVIONS À RÉACTION – N-20, LEAR JET PIRANHA »

Editions Secavia

Dans les derniers mois de la 2ème Guerre mondiale, le réacteur commença à supplanter l'hélice dans la propulsion des avions. En 1945, la défense aérienne de la Suisse reposait sur des escadrilles, composées de Messerschmitt 109 et de Morane 406 helvétisés, obsolètes et incapables

d'assurer la police du ciel helvétique.

Comme d'autres pays, la Suisse développa, dès le début de l'aviation, à l'aide de quelques constructeurs locaux (Dufaux, Comte,) divers prototypes plus au moins réussis qui équipèrent à quelques exemplaires notre aviation naissante.



Mais en 1945, l'avènement du réacteur amenait de nouveaux défis techniques à relever pour pouvoir assurer le développement d'un avion de construction helvétique.

La F+W Emmen à Emmen se lança dans le développement d'un chasseur à réaction, le N-20, très en avance sur son temps et les FFA dans la construction d'un avion d'attaque au sol appelé P-16.

Ce livre aborde, en ces temps difficiles pour notre aviation militaire, la construction de ces deux avions à réaction entièrement suisses qui marquèrent leur époque mais qui n'aboutirent pas : accident, dépassement de budget, indécision politique, manque de doctrine d'engagement, un sujet connu ! Tout cela eut raison de leur « peau » et de la capacité de la Suisse à construire des avions de combat.

Un livre écrit avec passion, en français, sur un sujet particulier de notre patrimoine historique, accompagné de nombreuses photos noir-blanc et couleur, de coupes et plans. La Suisse ne put jamais devenir un grand producteur d'avions de combat, mais aurais pu, peut-être, remplacer la Suède en vendant des avions « Swiss made » aux Suédois !

CHARLES TRANG « LES MARINES À IWO JIMA »

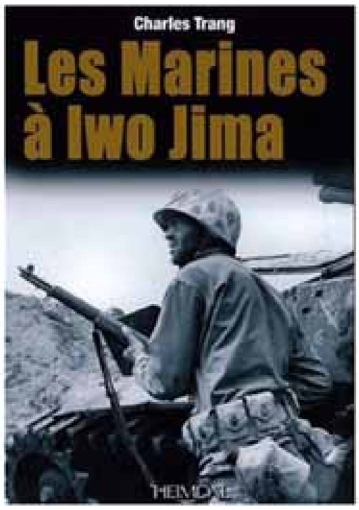
Edition Heimdal

Le 19 février 1945 à 0640, les vaisseaux de ligne américains ouvrirent le feu sur l'île d'Iwo Jima pour appuyer le débarquement des Marines sur le premier territoire japonais. Une ballade de santé selon l'État-Major US.

Cette île fut défendue âprement, mètre par mètre, par les Japonais. De sanglants combats se déroulèrent jusqu'au 26 mars 1945. Les plans initiaux de l'armée américaine, alors au faîte de sa puissance, prévoyaient

de prendre l'île en 5 jours !

Les soldats japonais réussirent toutefois à combattre durant 35 jours, sans aucune maîtrise de la mer et de l'air, mais juste avec la connaissance du terrain et une excellente préparation.



Cette résistance non prévue causa de très nombreuses pertes dans les unités de Marines (plus 6'800 morts et 19'000 blessés), plus importante, que celles de leur adversaires. Cette fessée indiqua à l'Etat-Major américain qu'un débarquement sur le Japon serait plus compliqué et coûteux en vies humaines que prévu, les Japonais n'hésitant pas à défendre pied à pied jusqu'à la mort le territoire national. Ceci influença, en partie, la décision du Président des Etats-Unis Truman d'ordonner l'utilisation de la bombe atomique sur Hiroshima et Nagasaki.

Le livre fortement illustré retrace jour après jour ces terribles combats, immortalisés par la prise du Mont Suribachi, sur lequel les Marines plantèrent la bannière étoilée.

André KASPI « Franklin D. Roosevelt »

Edition Perrin, collection tempus

Par 4 fois, Franklin Roosevelt fut élu à la Présidence des États-Unis d'Amérique. Il est l'homme politique majeur de la période post-1929. Il redressa l'économie, créant une démocratie sociale ouverte sur le monde. Il initia ses compatriotes à la réalité complexe du monde, en naviguant parmi les périls de son époque, lança les États-Unis dans l'ère atomique et en fit la première superpuissance mondiale.

Sa capacité de travail, son charme et sa foi dans le progrès permirent aux États-Unis de sortir vainqueurs de la Grande dépression. Atteint dans sa santé, il surmonta son infirmité en devenant l'homme dans lequel tous les Américains mirent leur espoir pour sortir le pays de la dépression et aller de l'avant. Son « New Deal » ne fut pas une réussite complète mais, il redonna le courage à toute une nation. Il a insufflé au rôle de Président des États-Unis une nouvelle dynamique, transformant à jamais la fonction, en s'entourant d'une vaste coalition d'hommes et de femmes politiques de toutes tendances, mais dont l'objectif commun était le bien de la Nation. Roosevelt, comme commandant en chef des armées, fut un partisan de l'engagement de son pays au côté de la Grande-Bretagne contre l'Allemagne nazie, l'Italie et l'Empire du Japon. Luttant contre l'isolationnisme

de ses compatriotes, il créa la loi de « prêts-bails » qui permit de fournir à crédit aux nations alliées les armements nécessaires pour leur juste combat et fit des États-Unis l'arsenal du monde libre. Le lancement du programme « Manhattan » qui mena à la maîtrise de l'atome est l'une de ses décisions.



Diminué dans sa santé sur la fin de sa vie, il ne put vraiment résister à Staline lors de la conférence de Yalta. S'il avait survécu, sans doute n'aurait-il pas apprécié la nouvelle Europe qui émergea de la 2ème Guerre mondiale, jusqu'à la chute du Mur de Berlin en 1989. Roosevelt fut un homme complexe, pas toujours au fait des réalités de l'Europe, Churchill le coachant quelquefois, surtout dans ses relations avec le général de Gaulle. Il a été quelquefois naïf, mais il est et reste une référence en matière de politique américaine, 67 ans après sa disparition.

WALTER SPIELBERGER « SPEZIAL-PANZERFAHRZEUGE DES DEUTSCHEN HERRES »

Motorbuch Verlag spezial

Une référence richement illustrée par de nombreuses photos, des plans et détails techniques, par le spécialiste du genre, sur les engins blindés spéciaux utilisés par l'armée allemande et les projets utopiques réalisés ou prévus durant la 2ème Guerre mondiale. Ce livre donne accès à un large aperçu des programmes de blindés lancés sous la houlette de Ferdinand Porsche, tel le gigantesque Panzerkampfwagen « Maus » de plus de 180 tonnes, projets démentiels consommateurs de ressources indispensables à la conduite de la guerre, mais plaisant particulièrement au Führer auprès de qui Porsche était en faveur. Est abordé le programme de blindés de types E, de 15 à 140 tonnes selon le modèle, qui aurait dû entrer en service dès 1945 dans les troupes blindées.

L'artillerie n'est pas oubliée et on peut découvrir la genèse des premiers canons automoteurs blindés construits sur la base de blindés obsolètes (Pkfw I, II et III). Cette « nouvelle » artillerie permit d'amener le feu au plus près des troupes combattantes en leur fournissant un appui quasi immédiat. Les derniers projets de 1944-1945 pour l'artillerie blindée, dont certains prototypes étaient en cours de construction en mai 1945, projetaient la création d'un véritable obusier blindé équipé d'une pièce de 180 mm ou 200 mm dont la silhouette ressemble furieusement au bon vieux M

-109 ! L'industrie allemande conçut également des affûts automoteurs chenillés afin de pouvoir porter des pièces de l'artillerie lourde telle le mortier de 600 mm « Karl ». Des projets prévoyaient également la création, sur la base de châssis de char « Tigre », d'une artillerie lourde autotractée avec des pièces de 280 mm voire de 305 mm.



Les transports de troupe et de munition blindés sont également abordés et une partie est consacrée au char télécommandé du génie de type « Goliath ».

MAX SCHIAVON « L'AUTRICHE-HONGRIE DANS LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE – LA FIN D'UN EMPIRE »

Editions 14-18 Soteca

L'Autriche-Hongrie, empire multiethnique et multiculturel, sombra corps et âme à la fin de la 1ère Guerre mondiale, liquidé par les vainqueurs de la guerre, sans état d'âme aucun, par la signature le 4 juin 1920 du Traité de paix du Trianon.

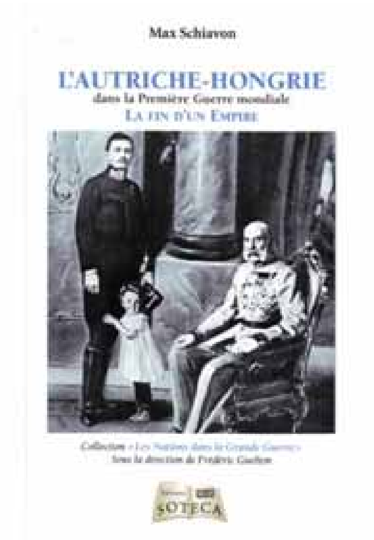
L'Empire austro-hongrois se composait des actuelles Autriche, Hongrie, République Tchèque, Slovaquie, Slovénie, Croatie et Bosnie-Herzégovine et d'une partie de la Pologne, de l'Italie, de la Roumanie, de la Serbie et de l'Ukraine.

Cet empire, miné par le nationalisme ambiant exacerbé par la guerre, représentait pourtant une solution supranationale, permettant à de nombreuses ethnies de vivre et travailler en paix. L'empereur veillait, lors de chaque décision, à respecter les fragiles équilibres multiculturels et multiconfessionnels de la mosaïque de peuples composant son empire.

L'armée austro-hongroise constituait un des ciments fédérateurs de cet empire multiethnique. Elle était le reflet de la société austro-hongroise. Si 14 langues officielles étaient parlées dans l'Empire, la langue du commandement était l'allemand, mais la plupart des officiers parlaient plusieurs langues, afin d'être compris de leurs hommes. L'armée disposait d'un excellent service de renseignement, l'Evidenzbureau, dont les agents et analystes étaient d'une redoutable efficacité. La « kaiserliche und königliche Kriegsmarine » était la composante maritime de l'armée, avec sa base de Pola (Croatie). Si la marine combattit peu durant la guerre, elle fixa toutefois les marines italiennes et françaises en Méditerranée.

Considérée au début du conflit comme une armée de parade, l'armée impériale et royale fit preuve tout au long du conflit d'une remarquable combativité. Les soldats et officiers étaient fiers d'appartenir à un régiment

issu de leur région; un fort sentiment d'accomplir son devoir habitait ces hommes. Elle ne désagrégea qu'à la fin de de l'année 1918, peu avant la fin des combats de la 1ère Guerre mondiale.



L'empire, engagé dans la guerre un peu malgré lui, sur une erreur de calcul en 1914, n'avait pas les capacités industrielles et financières pour assurer de longues années de guerre. Sa structure politique compliquée n'arrangeait pas la prise de décision. L'alliance, pour le pire, avec l'Allemagne lui porta un coup fatal et lui ferma à jamais tout espoir de paix séparée avec les Alliés.

L'auteur aborde l'ensemble de la problématique liée à cet empire (diplomatie, culture, religion, économie, militaire, …) et propose de brosser un tableau réaliste de l'évolution de l'Autriche-Hongrie vers l'abîme qui conduisit à sa disparition.

Lt col Marc GIRARD

Association Saint-Maurice d'Etudes Militaires
Case Postale 25
1890 St-Maurice
www.asmem.ch

JERSEY, GUERNESEY, SEPTEMBRE 2012



Conception graphique et mise en page : col Pascal Bruchez
Imprimé en novembre 2012 CHF 12.-